auto sport 2021年1月29日号（隔週金曜日発売） 2021年1月15日発売 第58巻第2号 通巻1545号

No.1545

オートスポーツ 2021 1/29号

auto sport

Drive on the edge

WEC新章

ル・マン"ハイパーカー"時代到来

TOYOTA GAZOO Racing

GR010 HYBRID

▶ 全方位ギャラリー
▶ 開発ストーリー
▶ 主要メカニズム



［ル・マン・ハイパーカー新規則解説］ 健在、走る実験室。

LMH／LMDh ライバルは誰だ？ プジョー／バイコレス／グリッケンハウス／アルピーヌ／ポルシェ／アウディ

IMSA『LMDh』計画 トヨタvsマツダは実現可能か？

SUPER GT GT500／SUPER FORMULA 国内ストーブリーグ情報 第②弾 期待の若手が飛躍するシーズンに？

SUPER GTの物流を支えるテクニック トランポ車庫入れ選手権

インタビュー サッシャ・フェネストラズ ── 太陽の子

SAN-EI
CORPORATION



GTA

T.Moriyama

T.Ogasawara

T.Ogasawara

N.Mitsuhashi

M.Kamio

国内カテゴリー
ストーブリーグ情報
第2弾

期待の若手が飛躍するシーズンに？

SUPER GT
GT500
SUPER FORMULA

2021年を迎え、国内レースの各カテゴリーの体制は固まりつつある
新型コロナウイルスの影響で外国人ドライバーの入国が厳しくなりそうななか
日本人の若手ドライバーにチャンスが巡ってくるかもしれない

Text：auto sport
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
上尾雅英（Masahide Kamio）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）
XPB／GTA

M.Hirata



HONDA

SUPER GT GT500

動きは少ないものの、若返りを図るか

No	Team	Tyre	Driver		
8	ARTA	BS	◎ 野尻智紀	◎ 福住仁嶺	
16	Team Red Bull MUGEN	YH	△ 武藤英紀	○ 笹原右京	○ 大湯都史樹
17	KEIHIN REAL RACING	BS	◎ 塚越広大	◎ ベルトラン・バゲット	
64	Modulo Nakajima Racing	DL	◎ 伊沢拓也	◎ 大津弘樹	
100	TEAM KUNIMITSU	BS	◎ 山本尚貴	◎ 牧野任祐	

※車番、チーム名は2020年度に準拠

T.Ogasawara



昨年第7戦もてぎでは、表彰台独占を果たしたNSX勢。さらには最終戦で見事な逆転チャンピオンを決め、体制面で大きく変更する必要性はないと言える。

S.Yoshida



関係者の間では「天才タイプ」とも言われる大湯は、昨年SFルーキーイヤーながら1勝を記録した。GT500での走りは誰もが気になるところだろう。

新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて、昨年のレーススケジュールは当初の予定から大幅に遅れた。そのあおりを受け、今季に向けたGT500のシート争いは、過去に例を見ないほど不透明な状況が続いていた。しかし、年が明けて各陣営のドライバーラインアップはほとんど固まってきた模様だ。

ホンダ陣営は1月15日（金）に「2021年4輪モータースポーツ参戦体制発表会」を行なうことをアナウンスしている。本稿執筆時点の情報では、おおむね昨年のラインアップが継続され、唯一、変化があるのは16号車だけとなりそうだ。武藤英紀に代わって抜擢されるのは、昨年のスーパーフォーミュラ（SF）で初優勝を遂げた大湯都史樹が濃厚。笹原右京は継続となる可能性が高く、もし、このコンビが実現すれば24歳の笹原、22歳の大湯というフレッシュな顔ぶれとなる。

ふたりは奇しくも16年SRS・F（鈴鹿レーシングスクール・フォーミュラ）の同期。ちなみに、同年のSRS・Fで最終選考会に残ったのは笹原と大湯のほか名取鉄平、そしてスクーデリア・アルファタウリ・ホンダからF1デビューが決まっている角田裕毅の4名だった。この4人のなかで大湯は首席、笹原は次席という成績を収めた。そんなふたりが今季のGT500でコンビを組み、いったいどのようなレースを見せてくれるのか。

もっとも動きが多いトヨタ

ニック・キャシディの離脱にともな

M.Hirata



TOYOTA

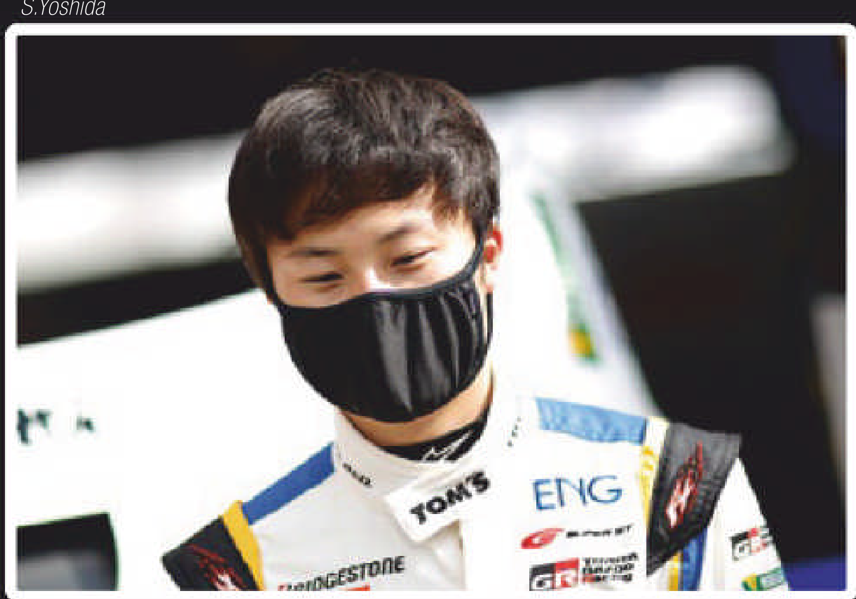
SUPER GT GT500

19年チャンピオンコンビ復活か? エンジニアに動きも?

No	Team	Tyre	Driver		
14	TGR TEAM WAKO'S ROOKIE	BS	◎ 大嶋和也	△ 坪井 翔	○ 山下健太
19	TGR TEAM WedsSport BANDOH	YH	◎ 国本雄資	○ 宮田莉朋	△ 阪口晴南
36	TGR TEAM au TOM'S	BS	◎ 関口雄飛	△ サッシャ・フェネストラズ	○ 坪井翔
37	TGR TEAM KeePer TOM'S	BS	◎ 平川 亮	○ サッシャ・フェネストラズ	△ 宮田莉朋
38	TGR TEAM ZENT CERUMO	BS	◎ 立川祐路	◎ 石浦宏明	
39	TGR TEAM SARD	BS	◎ ヘイキ・コバライネン	◎ 中山雄一	

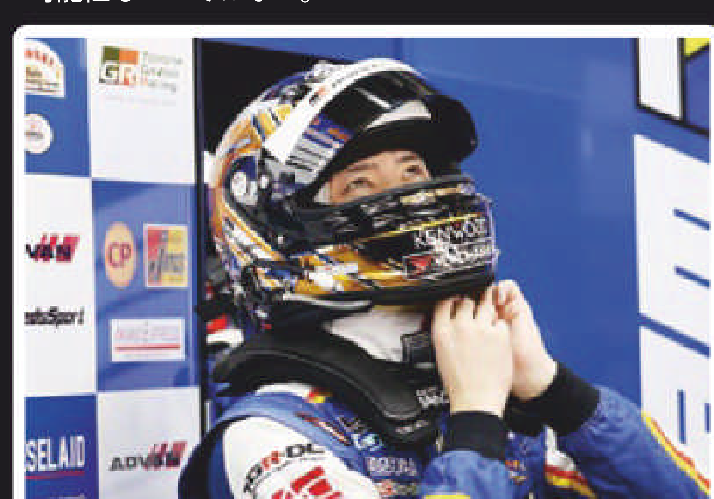
※車番、チーム名は2020年度に準拠

S.Yoshida



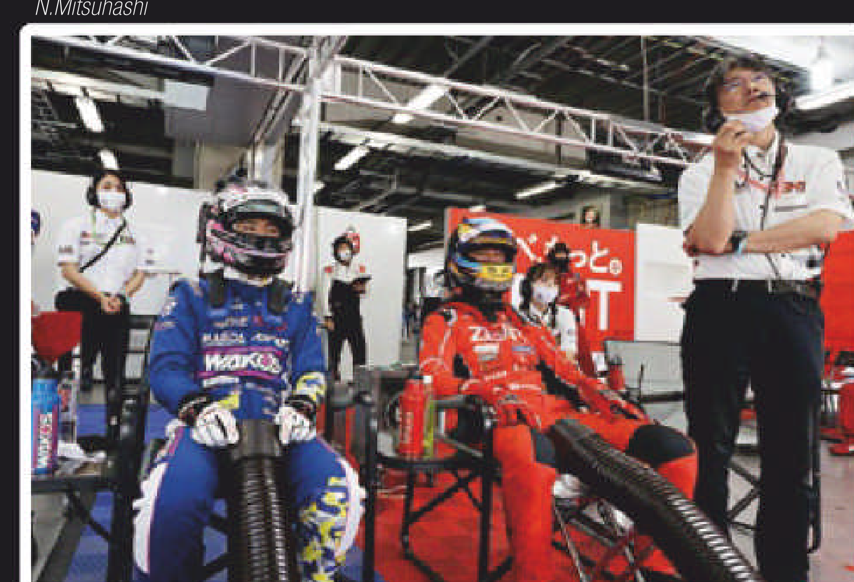
やまけんのGT500復帰は、キャシディの抜けた穴を充分埋めることができる。現状では14号車が濃厚だが、どこで乗っても強力な戦力になるだろう。

宮田は、昨年はスポット参戦したSFでトムスのマシンに乗り、光る速さを見せた。今季はそのトムスへの移籍の可能性もゼロではない。



T.Ogasawara

N.Mitsuhashi



セルモの村田エンジニアの移籍先は、多くの関係者が気にしているニュースだ。また、現在急成長中の坪井も、どのチームも欲しがるドライバーだ。

い、ドライバーラインアップの再考を余儀なくされたトヨタ陣営。一時はキャシディに代わって新たな外国人ドライバーを招聘するとの噂もあったが、いまだ国内外で猛威をふるう新型コロナの状況を鑑みて、21年シーズンは日本人ドライバーを中心に陣営内の体制を固めざるをえなくなった。

同時に昨年のＷＥＣ／ル・マン24時間で世界にその実力を示した山下健太も、今季は海外への渡航リスクを避け、活動の軸足を国内に置くと思われる。トヨタ陣営の今季最大の焦点は、その山下がどのチームで走るかであろう。

昨年のラスト2戦、キャシディの代役として披露した山下のパフォーマンスは秀逸で、当然、平川亮／山下というコンビも考えられる。しかし、トヨタ陣営内でいまもっとも勢いに乗る若手ふたりを、果たして1台に集約させて良いものか？　陣営全体の底上げを狙うことを目的に、トヨタは山下を〝あえてトムス以外のチーム〟で走らせる可能性が高い。

そこで有力な予想として挙げられるのは19年のチャンピオンコンビ、大嶋和也／山下組の復活だ。当時、タイトル獲得に大きく貢献した阿部和也エンジニアも14号車の続投が濃厚と見られ、これが実現すればチャンピオン獲得経験を備える有力な1台となる。もっとも、19年と異なるのは陣頭指揮を執っていた脇阪寿一監督が同チームには不在ということであり、その意味での不安は拭い切れないが……。

仮に山下が14号車で大嶋と組むことになった場合、トムスの2台、36号車

N.Mitsuhashi



NISSAN

SUPER GT GT500

松下のニッサン入りの可能性はあるのか

No	Team	Tyre	Driver		
3	NDDP RACING with B-MAX	MI	◎ 平手晃平	◎ 千代勝正 ◎	
12	TEAM IMPUL	BS	△ 佐々木大樹	◎ 平峰一貴 ◎	○ 松下信治
23	NISMO	MI	◎ 松田次生	◎ ロニー・クインタレッリ	
24	KONDO RACING	YH	◎ 高星明誠	△ ヤン・マーデンボロー	○ 佐々木大樹

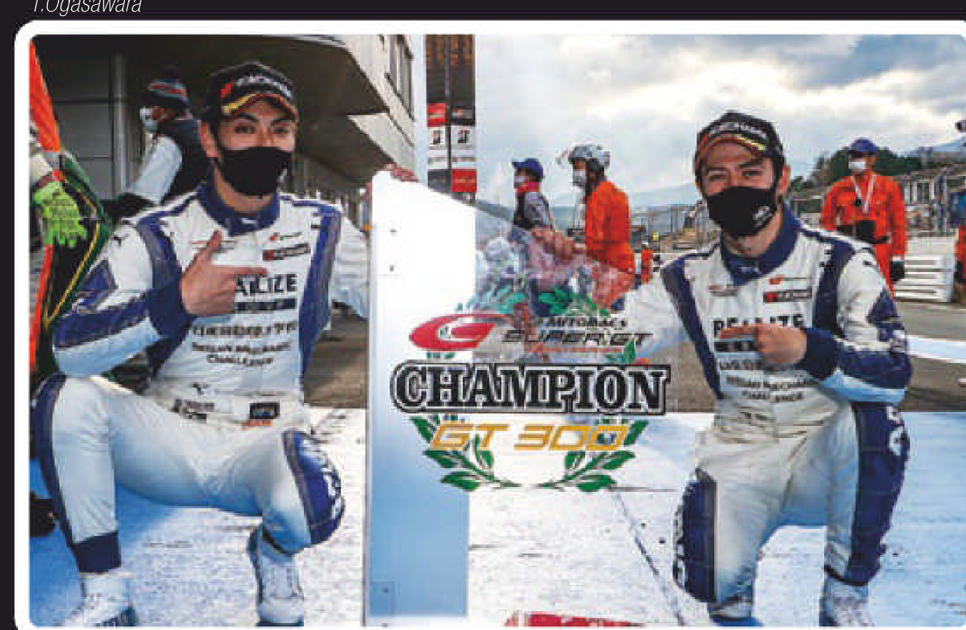
※車番、チーム名は2020年度に準拠

T.Ogasawara



即戦力が欲しいニッサンにとって、外国人の入国規制は痛い。そんな陣営の窮地を、松下の存在が救ってくれるかもしれない。SFでのB-MAXのシートがカギとなりそう。

T.Ogasawara



昨年GT300でチャンピオンを獲得した藤波に、チャンスはあるだろうか。過去にオーディションで最速タイムをマークしても、500のシートが用意されなかった例もあるとは聞くが、今季は果たしてどうか。

と37号車のラインアップはどうなるのか？　昨年は37号車がシリーズランキング2位、36号車が同4位で、〝トヨタ内ランキング1・2〟を独占した。そうした実績を踏まえれば、それぞれのAドライバー（平川、関口雄飛）は不動と考えられる。悩ましいのはその相方だ。

有力な候補に挙げられるのは成長著しいサッシャ・フェネストラズと坪井翔だろう。昨年の坪井はSF第2戦岡山と最終戦富士で年間2勝を挙げ、その実力に疑いがないことを証明した。坪井とは正反対に、SFでのフェネストラズは自身に非のない不運なアクシデントに見舞われ続け、多くのレースを失った。しかし、ことGT500に限ってみれば、年間を通じてルーキーとは思えぬ速さとクレバーなレース運びを見せ、〝キャシディの後継者〟と言っても過言ではないパフォーマンスを見せた。とくにフェネストラズのレースの組み立て方はキャシディと酷似していることから、37号車が平川／フェネストラズ組、36号車は関口／坪井組と予想する。

19号車の国本雄資／宮田莉朋組、38号車の立川祐路／石浦宏明組、39号車のヘイキ・コバライネン／中山雄一組の3台は不動と思われるが、チームの要とも言えるエンジニアには動きがありそうだ。昨年はGT300を担当していた田中耕太郎エンジニアが、今季はGT500に復帰するという噂があり、しかも、それが38号車だとも言われている。

そうなると、これまで長年にわたっ

SUPER FORMULA／OTHER

気になるレッドブル15号車の動向



T.Ogasawara

昨年SFでスポット参戦した阪口だったが、フォーメーションラップ中に単独クラッシュ。今季、石浦の後任としてセルモ入りを果たして活躍することができるか。

て38号車のエンジニアを務めてきた村田卓児エンジニアは、他チームへと移籍することになる。これまで幾度も勝利し、そしてタイトルを獲得してきた村田エンジニアが新たな活動の場として選択するのはバンドウか、サードか。その決断にも注目したい。

また、トヨタ陣営内では、水面下でチームを支えるメカニックの移籍も活発だと言われている。なかにはチーフメカニック級の移籍があるとも言われており、そうした動きが各チームのパフォーマンスにどう影響してくるのかも気がかりだ。

御大の期待に応えられる若手

前号の本誌で、21年に向けた国内ストーブリーグ最大の焦点は「松下信治の移籍」と報じた。トヨタとニッサンの両陣営からオファーを受けた松下が、どちらを選択するのか？　その動向に注目が集まっていたが、どうやら松下はニッサンを選択したと思われる。

本誌既報のとおり昨シーズン後半には、DTMドライバーからの売り込みが少なからずあったようだが、トヨタ同様に新型コロナによる渡航制限、出入国規制を考慮して、今季の起用が見送られたのかもしれない。その意味でニッサン陣営にとっての松下獲得は、貴重な陣営内補強になったと言えるだろう。

松下自身はいまだに海外への挑戦をあきらめておらず、フォーミュラ志向であることも公言している。そんな向上心あふれる彼の姿勢にもっとも共感するのは、やはり闘将・星野一義監督をおいてほかにはいない。その星野監督は、昨年、ルーキーながら威勢のいい走りを見せた平峰一貴を高く評価していると言われている。そうした状況を踏まえると、今季の12号車は平峰／松下組というコンビになるかもしれない。その場合、佐々木大樹は24号車で高星明誠と組むのだろうか。



T.Ogasawara

GTではおそらく走ることになるであろうレッドブルカラーのマシン。SFではルーキーテストでのエントリーもなく、いまだにその情報は聞こえて来ない。



XPB

日本での馴染みが深いアレジ。その息子となれば注目度は高い。じつはトムスF3で走るのではないか、という噂も。同時にGT300でもドライブするとか……。

GT500でニッサン陣営を選択した松下は、その時点で「SFをトヨタエンジンで戦う権利」を失ったことになる。もし、松下がSFに参戦するならば、必然的にB・Maxからとなるはずで、その行き先にも注目が集まる。

SFに関して言えば、昨年限りでフォーミュラからの引退を表明した石浦のシートを、いったい誰が射止めるのかも気がかりなところだが、そこには阪口晴南の名前が挙がってきている。石浦が自身のブログで「インギングとのつながりが深く、インタープロトにも乗っていて、いろいろサポートも受けている育成選手」「音速の貴公子的な？」と匂わせているためだ。その場合、昨年、2勝をマークした坪井がセルモのエースナンバー38号車をつけ、晴南は39号車となるのだろう。



S.Yoshida

村田エンジニアに代わり、セルモ入りが噂される田中エンジニア。SFでは昨年はKONDOに所属していたが、今季は阪口または坪井の担当になる？

不透明なのは15号車のレッドブルだ。レッドブルは17年のピエール・ガスリー以降、若くて実力のある外国人ドライバーを走らせてきた。例年であれば、欧州から日本に送り込まれるドライバーの名前が漏れ伝わってくる時期だが、今年はいまだに情報が出てこない。新型コロナの状況を踏まえれば仕方ないようにも思えるが、果たしてそれだけが理由か？　ホンダが21年限りでF1活動を終了することが影響していないのかが気になるところだ。

もっとも、ホンダの八郷隆弘社長は「F1以外のカテゴリーは、国内外を問わず積極的に活動を継続する」ことを明言しているため、参加台数を減らすようなことはしないはず。一方、レッドブルのヘルムート・マルコ氏も、かつての本誌のインタビューに対して「SFはドライバーの能力を見極めるのに適した素晴らしいカテゴリーで長く続けていく」と語っていた。ホンダとレッドブルのコラボレーションで誕生した15号車の存在は、シリーズ全体にとっても世界とのかけ橋的な役目を担う大切な1台。たとえF1活動を終了しようとも、SFの活動は継続されると信じつつ、15号車の今後の動向に注目したい。

盟主として。



Photo : TOYOTA

TOYOTA GAZOO Racing 謹製 —— GR010 HYBRID



FIA World Endurance Championship

New chapt

新章、ル・マン“ハイパーカー”時代到来



遺伝子を継ぐ、双子の兄弟。

On the front line.

Graphics:

ここまでGR Super Sport Hypercarの仮称で開発が進められてきた新型車両が晴れて『GR010 HYBRID』として姿を現した。LMH時代を牽引する宿命を背負うトヨタのハイパーカーは、市販モデルから発展させたプロトタイプとして生を受けた

Text：世良耕太（Kota Sera） Photo：TOYOTA


TOYOTA
GAZOO
Racing
7
HY
AISIN
ZENT
HYPER
CAR
AISIN
MICHELIN



紆余曲折を経て確定した新LMH規定。本来、ロードゴーイングモデルでレースを戦う理念を持ったレギュレーションだったが、安全、環境、法規といった市販車の要件を盛り込んでいくと、当然のように「純粋なレースカー化が困難」との判断からプロトタイプを製作した。

TOYOTA GAZOO Racing（TGR）は2018年1月の東京オートサロンで「GRスーパースポーツ・コンセプト」を発表した。この車両は、ル・マン24時間レースをシリーズの一戦に含むWEC（FIA世界耐久選手権）に参戦するTS050ハイブリッドと「ほぼ同じ」主要コンポーネントで構成されたロードゴーイングカーである。2名が乗車できるよう設計されたカーボンモノコックには、TS050ハイブリッドが搭載するのと同じレーシングハイブリッドが組み合わせられた。すなわち、2・4ℓV6ツインターボエンジンと、フロントとリヤに搭載する2基のモーターだ。システム総合出力は745kW（1000ps）と発表された。

同年6月15日金曜日午前10時（現地）、ル・マン24時間レースの主催者である

ACOは定例の記者会見を開き、LMP1に代わるトップカテゴリーの構想を発表した。このときは名称が決まっていなかったが、のちに「ル・マン・ハイパーカー（LMH）」と名づけられた。LMHの最大の特徴は、LMP1のように専用開発したプロトタイプカーではなく、市販ハイパーカーをベースとすることだった。

ACOの記者会見から3時間後、TGRはGRスーパースポーツ・コンセプトを現地で公開した。そして、このクルマでLMHに対応する可能性があることを示唆。翌19年のル・マン24時間でLMHへの参戦を正式に発表した。市販ハイパーカーをベースとする構想だったため、当初、ルール統括側はベース車の最低生産台数を規定する意向だったが、エントラントへの門戸を広げるためこれを撤廃。LMHへの参戦を目的に開発したプロトタイプカーでの参戦も可能になった。

20年1月24日、IMSA開幕戦のデイトナ24時間で、現行DPiに替わって導入するLMDhとLMHのコンバージェンス案が発表された。IMSAの最上位カテゴリーであるLMDhで参戦すればWECに参戦でき、WECのLMHで参戦すればIMSAに参戦できるとする内容だ。その後、この案



On the front line.

Graphics: GR010 HYBRID

On the front line.

Graphics: GR010 HYBRID

には正式にゴーサインが出た。
実質的にLMP2の発展形であるLMDh（詳細はP24）とLMHの性能を近づけるため、LMHの最高出力と最低重量が変更されることになった。19年12月4日にアップデートされた技術規則で585kW（796ps）に規定されていた最高出力は、LMDhと同じ500kW（680ps）に、同じく1100kgに規定されていた最低重量は1030kgに変更されることになった。新型コロナウイルスの感染拡大は新規定導入の時期にも影響を与え、LMHは21年シーズン（シーズン9）から、LMDhが本格的に導入されるのは23年シーズンからになった。
紆余曲折はあったが、LMHを構成するハードウェア上の特徴は影響を受けていない。「ハイブリッド」であることと、モーターを駆動した際に「4WD」になることが最大の特徴だ。
「LMP1の規則はこのままでいいのか、という議論は17年頃から始めていました」と、TGR WECチーム代表の村田久武氏は説明する。12年にTS030ハイブリッドでWECに参戦を始めたときから、プロジェクトの中心にいる人物だ。
「ハイブリッドの技術をレースというフィールドで磨く目的で参戦を始め、それなりにかたちにはなってきました。ただ、開発した技術をどう使うかまでは思いが達していませんでした。レースで磨いた技術を載せたハイパーカーを作ってこそ、ループが完成することに気づいたのです。我々にとってはハイパーカーを作り、それをベースにした車両でル・マンに出ることで、新しい物語が始まることになります」

エンジンは市販車との関連性の観点から3.5ℓV6ツインターボとした



フロントとリヤに２基のモーターを搭載し、システム総合出力745kW（1000PS）を誇ったTS050とは異なり、最大出力200kWのモーターをフロントのみに搭載する。そのため、ピットレーン等でのモーター始動時はFFでの走行に。

市販車ならではの足枷

ACOと話し合いを進めていくなかで、LMH規定がかたちを整えていくことになった。TS050ハイブリッドで磨いた技術をロードゴーイングカーの形態に落とし込んだのが、開発中の市販ハイパーカーだ。そのハイパーカーをベースにLMH規定に合致する車両としたのが、21年3月に開幕する新シーズンに投入する車両である。
ただし、GT3車両を製作するように、市販車をレース車両に改造したわけではない。完全に別設計だ。
「TS050ハイブリッドという親から生まれた兄弟、あるいは姉妹の関係です。市販車を作ろうとした場合、世界各国の法規制をクリアする必要があります。とくに衝突安全の規制がクルマのかたちを決めるようなところがあります。TS050はラジエターをサイドに積んでいますが、それでは衝突安全の規制をクリアすることはできず、フロントに移動する必要があります。このような話が至るところにあるため、市販車をレーシングカーにするアプローチは踏まず、プロトタイプカーの子

GR010 HYBRID テクニカルスペック

車体構造	カーボンファイバー構造
ギヤボックス	横置きシーケンシャル7速
ドライブシャフト	トリポッドCVジョイント式ドライブシャフト
クラッチ	マルチディスク
ディファレンシャル	機械式デフロック
サスペンション	プッシュロッド式独立懸架 ダブルウイッシュボーン（前/後）
スプリング	トーションバー
アンチロールバー	前/後
ステアリング	油圧式パワーステアリング
ブレーキ	アケボノ・モノブロック軽合金キャリパー ベンチレーテッド・カーボンディスク
ホイール	レイズ製マグネシウム鍛造ホイール, 13 x 18 インチ
タイヤ	ミシュラン（31/71-18）

全長 / 全幅 / 全高	4900 ㎜ / 2000 ㎜ / 1150 ㎜
車重	1040 kg
燃料積載量	90 ℓ
エンジン形式	V型6気筒直噴ツインターボチャージャー
バルブ数	4 / シリンダー
エンジン排気量	3.5 ℓ
燃料	ガソリン
エンジン出力	500 kW / 680PS
ハイブリッドパワー	200 kW / 272PS
バッテリー	ハイパワー型・トヨタ・リチウムイオン電池
フロントモーター / インバーター	アイシンAW / デンソー製



供と市販車の子供にする選択をしました。ＴＳ０５０で磨いてきたレーシングハイブリッドのＤＮＡを、２台のクルマに遺伝させる考えです」

ハイブリッドの制御をはじめ４輪駆動の制御やクルマを動的にどうコントロールするか、さらには空力のコンセプトとノウハウは、ＬＭＨ仕様と市販車で共有する。前者の開発はドイツ・ケルンにあるＴＧＲ・Ｅで行ない、後者は日本の市販車開発部隊がＴＧＲ・Ｅと情報共有しながら行なっている。

だから、このたび発表された『ＧＲ０１０ハイブリッド』は実質的にプロトタイプカーであり、完全新設計だ。ＬＭＰ１（厳密にはＬＭＰ１・Ｈ）規定で設計されたＴＳ０５０ハイブリッドはフロントだけでなくリヤにもモーターを搭載していたが、ＧＲ０１０ハイブリッドはフロントのみに搭載。エンジンは市販車との関連性の観点から、３・５ℓＶ６ツインターボとした。

「昔のレーシングカーはある条件に合わせてピンポイントで性能を発揮する作り方でした。今度のＬＭＨは決まった性能ウインドウの中にどのクルマも入ってきます。ピークはみな同じ。遅くなるシーンをなくし、アベレージで速くするのが勝つためのポイントです。また、前のクルマに追い付いたら一気にダウンフォースが抜けるのはダメで、どんな状況でもスパッと抜けるし、雨でも強いオールマイティな性能にしていかなければいけません」

そういうクルマに仕立てるべく設計し、開発したのがＧＲ０１０ハイブリッドというわけだ。



Cockpit

TS050 HYBRIDのコンセプトを継承 コンソール側にもブレーキバランス調整を追加

Text：世良耕太（Kota Sera）　Photo：TOYOTA

カーボン繊維強化プラスチック（CFRP）の地がむき出しの、いかにもレーシングカー然としたコクピットである。ハンドル位置が左であることを含め、TS050 HYBRIDのコンセプトを受け継いでいるようだ。

ハンドル位置は右回りのル・マン24時間レースを基準に考えるのが一般的だ。ドライバー交替時の効率と、視界（コーナーでエイペックスが確認できることが重要）などから総合的に判断する。アウディはオープンボディのR15系から、クローズドボディのR18系に切り換えた12年に右ハンドルに切り換えた。これは「空力性能を切り詰めてモノコックを設計したらフットボックスがタイトになったから」と説明していた。左右どちらのハンドル位置にしてもねじれた姿勢を強いられるが、右ハンドルのほうがマシという判断だった。ポルシェ919ハイブリッドは左で、バイコレスは右。LMP2では、オレカ、ダラーラ、マルチマチックは左、リジェは右ハンドルである。

GR010 HYBRIDのコクピットに戻ると、操作スイッチ系はステアリングホイール上とセンターコンソールパネル上に分散配置されている。無線やフルコースイエロー時のスピードリミッターなど使用頻度の高いスイッチはステアリング、ワイパーやリザーブフューエルサプライなど使用頻度の低いスイッチはセンターコンソールに配置する。ステアリングホイールの上部に大型液晶ディスプレイが追加されたのは16年に投入されたTS050 HYBRIDからで、GR010 HYBRIDもこのときに導入された仕様を受け継ぐ。ただし、各スイッチに対する機能の割り当ては一部変更されている。

050との最大の違いは、ステアリングとセンターコンソールパネルのあいだに前後のブレーキバランスを調節するダイヤルが追加されたこと。ステアリングにも調節ダイヤルは残っているが、コーナーごとに細かく変える（ステアリング）用途と、全体を大きく変える（センター）で、役割を分けているのだろうか。

TS050とほぼ同等のボタン配列を持つステアリング。050では右上の赤いピットレーンボタンと対称に配置された左側最上部がHVボタンとして割り当てられていた。





TS050 HYBRIDはフォーミュラカーのような細いノーズの両サイドにカウルを伸ばして左右フロントフェンダーとのあいだをつないでいた。この構成が、いかにもプロトタイプカー然とした表情をかたち作っていた。LMH規定に合致させて設計したGR010 HYBRIDは、デルタウイング状のパネルが左右フロントフェンダーを結んでおり、TS050とは異なるイメージを生んでいる。フロントのクラッシャブルストラクチャーをうまく隠した処理であり、市販バージョンとの共通性を意識した処理だろう。光源にLEDを使用するヘッドライトのグラフィックは、「親」であるTS050をそのまま受け継いでいる。目元がそっくりで顔が似ているのはそのためだ。



Aero Dynamics

市販バージョンとの共通性を意識しつつ 大型化されたディフューザーを活用する処理に

Text：世良耕太（Kota Sera）　Photo：TOYOTA

LMP1時代は空力性能を徹底的に追求することができたが、LMH規定ではダウンフォースとドラッグ（空気抵抗）の比で導き出される空力効率（L／D）を定められた範囲に収める必要がある。開発コストを抑えるのが狙いで、空力パッケージは1仕様に限定。前シーズンまでのようにル・マンに特化したロードラッグ仕様と、それ以外のサーキットに適したハイダウンフォース仕様を用意することはできない。たとえるなら、昨季までのハイダウンフォース仕様ですべてのコースに対処する格好。性能の絶対値を追うのではなく、前項で村田チーム代表が言及しているように、「前のクルマに追い付いたらダウンフォースが抜けることなく一気に抜ける」し、「雨でも強い」特性にするのが空力開発の狙いだ。

GR010 HYBRIDの表情を特徴づけるデルタウイング状のパネルは、フロントカウルと重なるような配置となっており、下から上に空気が抜ける構造になっている。スプリッター（フロントアンダーパネル）の効率を高める狙いだろう。フロントの開口部は大きく、フラップを備えたスプリッターの働きは良さそうだ。

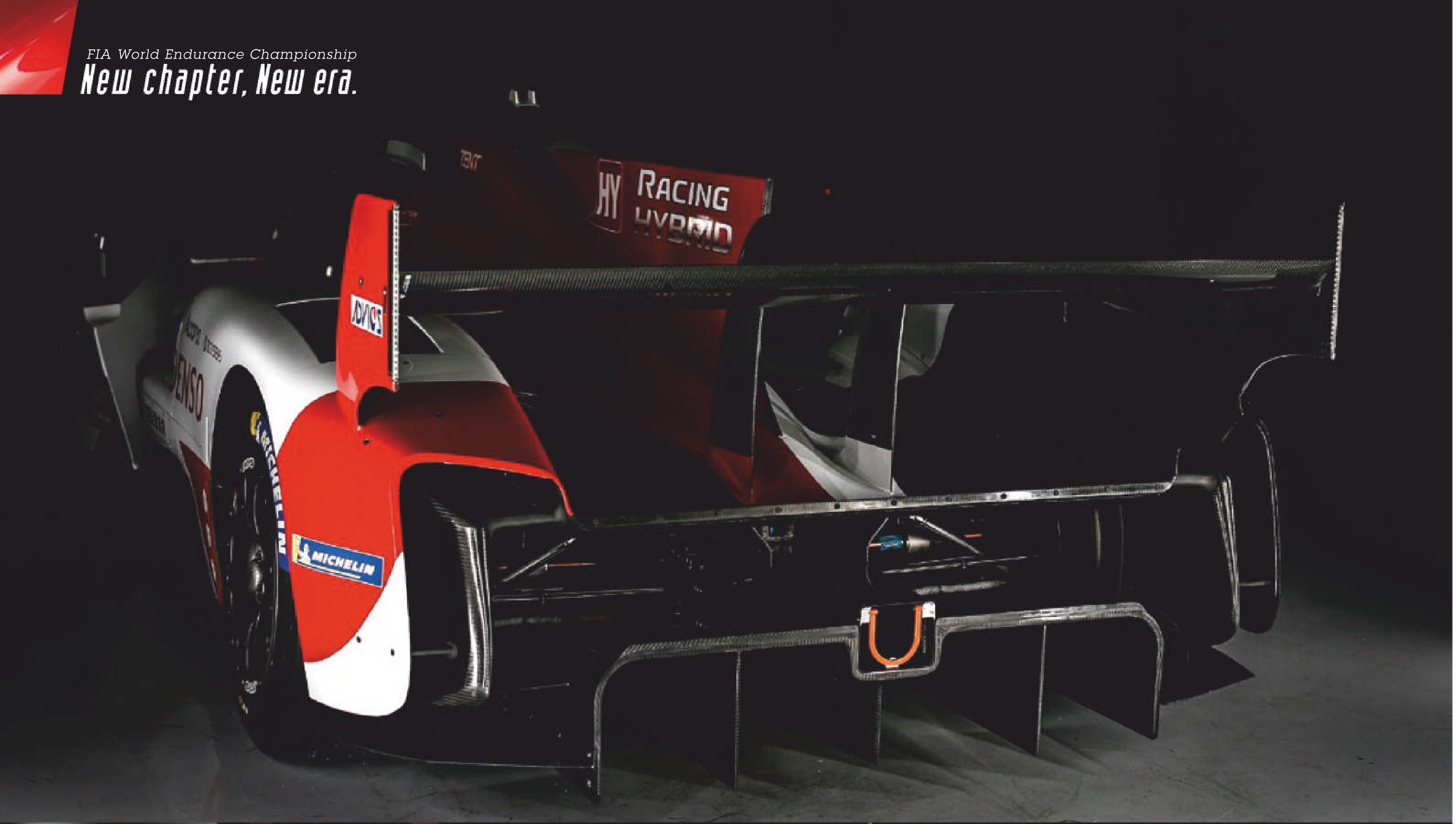
サイドから眺めるとフロントフェンダーの前面は大きくラウンドしているのが分かる。フロントの大きな開口と合わせ、どちらかというとドラッグ低減よりもダウンフォース増を意識した処理だ。TS050の最終仕様はリヤビューミラーをフロントフェンダーと一体化させていたが、GR010 HYBRIDはコンベンショナルなウイングミラーを採用している。

下部をえぐって空気の流路を確保した処理はTS050のDNAを強く感じる部分だ。そして、その後方に注目である。リヤタイヤの前方に開口部があり、ディフューザー上面に向けて貫通している。これはTS050の17年仕様で採用し、18-19年仕様まで使い続けた処理だ。サイドポンツーン側面に沿った空気をディフューザー上面開口部に向けて流すことで、ディフューザーの効果を高めるのが狙いだ。

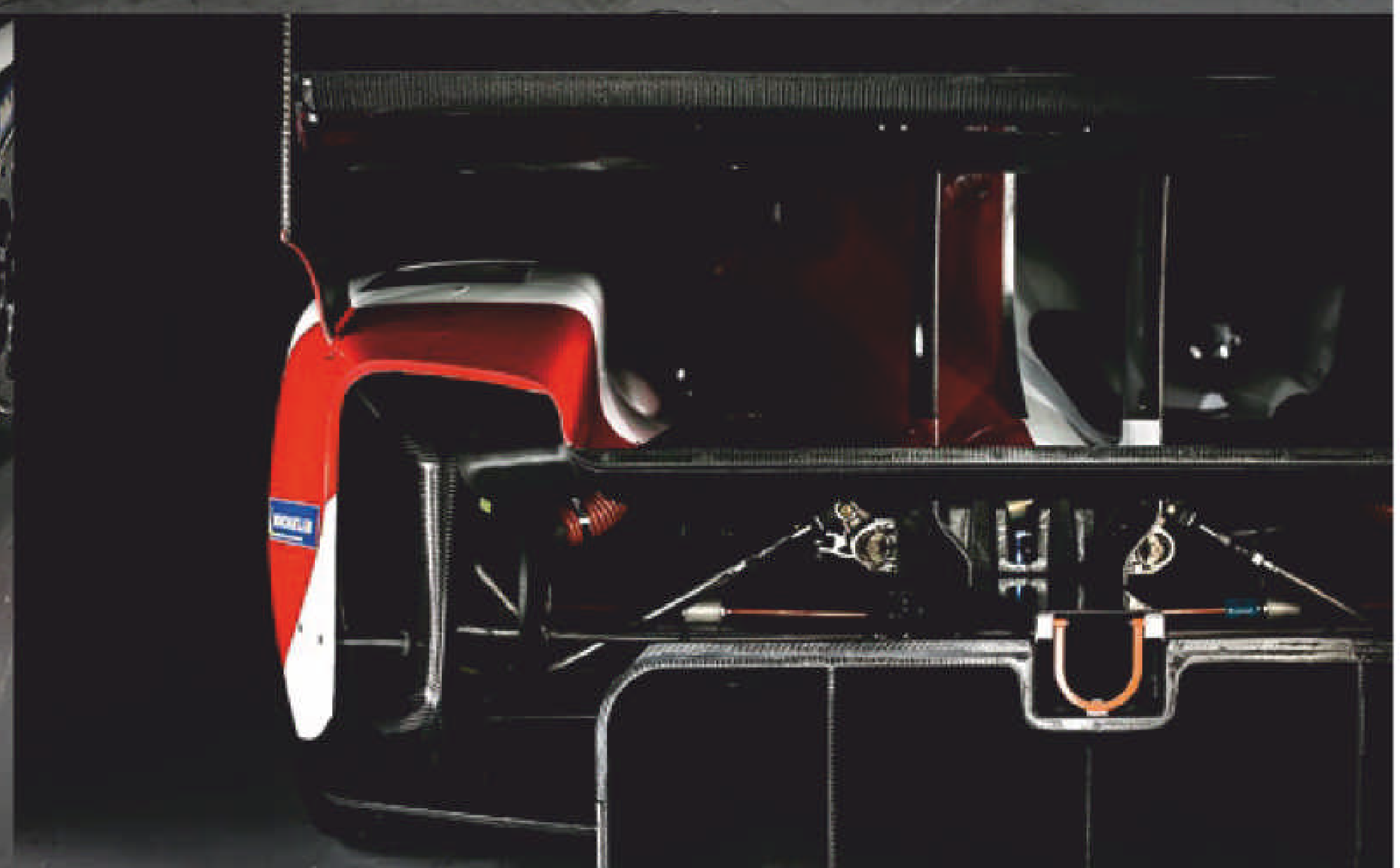
その流れでリヤに目を移すと、ディフューザー上面開口部は大きく、リヤカウルが大きく跳ね上がっていることが推察できる。フロントと同様に、ダウンフォースを意識した処理だ。LMHの技術規則ではディフュザーを「フリー」と規定している。LMP1時代の終盤は最大幅1000㎜、最大高さ150㎜に規定されていた。GR010 HYBRIDのディフューザーはどう考えてもそれより大きく（とくに高さ方向）、迫力満点である。追い抜き時の後ろ姿で鮮烈な印象を残しそうだ。

TS050はリヤフェンダー後端をストンと裁ち落とした形状としていたが、GR010 HYBRIDはラウンドした形状としている。これも性能ではなく、市販車との共通性を意識した結果だろう。リヤウイングはシャークフィンで支えず、スワンネック型の2本のステーで支持する構造。エンジンの吸気を取り込むルーフ上のインダクションポッドはTS050より大型だ。ルーフの前端ではなく後端にあるのは、市販車との関連だろうか。空気取り入れの効率を高めるため、ルーフにガイドを設けているのが目を引く。




RACING
HYBRID
MICHELIN


3D SYSTEMS
DENSO
HYPER CAR
7




RACING
HYBRID
ZENT
Mobil 1
3D SYSTEMS
Acronis
豊田自動織機
TOYOTA
GAZOO
Racing
WEC
HAYASHI
HYPER
CAR
7

3連覇が「スタート地点」

Interview with Hisatake Murata

GAZOO Racing Company Executive Vice President / WEC Team President.

GAZOO Racing Company 領域長／WECチーム代表 **村田久武とGR010 HYBRID**

2021年WEC新規定に挑むGAZOO Racingを指揮し
GR010 HYBRIDの開発陣を束ねてきた村田代表
10月のシェイクダウン、12月の本格テストを経て
改めてスポーツカー耐久の現場でハイブリッド技術開発に
取り組む意義とル・マンへの意欲、トヨタの哲学を聞いた

Text：世良耕太（Kota Sera） Photo：TOYOTA

2021年のWECシーズン9に投入するLMH規定のGR010ハイブリッドは、20年10月にフランス・ポールリカールでシェイクダウンし、12月にはスペインのポルティマオでテストを行なった。2回のテストを合わせて約5000㎞を走ったという。ほぼル・マン24時間レース1回分に相当する。

次のシーズンに向けて、前年の秋から準備を進めるのはルーティンと化しているが、今回は完全に中身が違う。

なぜなら、まったくの新車だからだ。TOYOTA GAZOO Racing（TGR）WECチーム代表の村田久武氏は次のように説明する。

「レギュレーションが大きく変わり、車重も変わって馬力も変わって空力も変わり、TS050ハイブリッドで走っていたときのバランス点とはまったく異なるところで走っています」

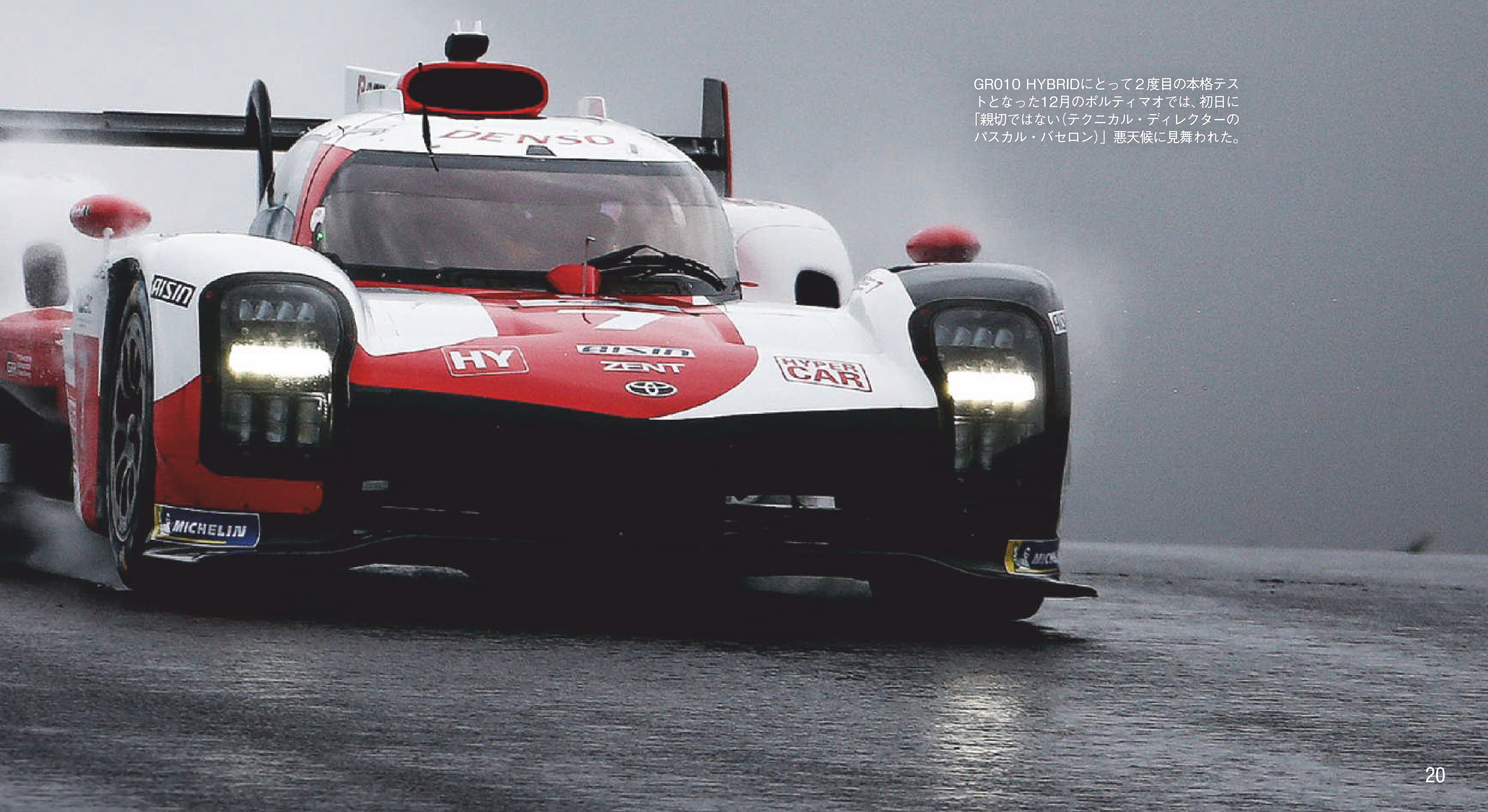
それが中身の違う点のひとつ目だ。これまでとの違いはまだある。

「（TS050で搭載していた）リヤモーターが禁止になりました。パワートレーンの規定も変わって、最高出力が500kWになっています」

LMP1・Hの規定が適用されていたTS050の場合、エンジンの最高出力は367kW（500ps）、前後2基のモーターを合わせた最高出力は367kW（500ps）で、ハイブリッドシステムの最高出力は735kW（1000ps）に達していた（モーターの力行側出力は規則で300kWに制限）。

一方、LMHの規定では、エンジンの最高出力は500kW（680ps）、フロントに搭載するモーターの最高出力は200kW（272ps）に制限されている。

LMP1・Hの場合はエンジンの最高出力にモーターの最高出力を上乗せ



GR010 HYBRIDにとって2度目の本格テストとなった12月のポルティマオでは、初日に「親切ではない（テクニカル・ディレクターのパスカル・バセロン）」悪天候に見舞われた。



2020年のル・マン24時間で、トロフィー返還に臨む村田久武代表。「ここで技術を磨かせてもらった感謝の気持ち」を込めての車種選択だった。

することができたが、ＬＭＨの場合、上限はあくまで５００kWだ。モーターが２００kWの最高出力を発生させているとき、エンジンの出力は３００kWに絞らなければならない。エンジン＋モーターで５００kWを発生させているときは４輪駆動（４ＷＤ）になるが、エンジンだけで５００kWを発生させているときはリヤ駆動だ。クルマの動きは当然異なるし、リヤ駆動と４ＷＤはエネルギーマネジメントの兼ね合いで切り替わる。新たに検証を重ねなければならない課題だ。

「テストアイテムはものすごく多岐に渡っています。新車を起こした際に発生しがちなのがハーネスや配管系のトラブルです。大きなコンポーネントはベンチで事前に確認できますが、ハーネスや配管系のマイナートラブルは走らせてみないと出てきません。そうした初期トラブルを徹底的に出しておくのがテストの目的でもあります」

その上で、ＬＭＨ規定に合致させたことで生じる、新たな課題の確認を進めているところだ。

「ＴＳ０５０ではリヤにモーターがあったので、アップシフトやダウンシフトの際にエンジンが楽をしている部分もありました。今度はそうはいきません。また、コースアウトしたときに、（フロントのモーターに頼らず）エンジンを始動して脱出しなければならないシーンも出てきます。昔のＣカーのようにクラッチを使って発進する手順の確認も必要で、そうしたトレーニングも久しぶりに行なっています」

その技術、いつ乗れますか？

トヨタ（16年からＴＧＲ）は12年にＴＳ０３０ハイブリッドを引っ提げてＷＥＣ（ＦＩＡ世界耐久選手権）への参戦を始めた。このときの車両はリヤにのみモーターを搭載していたが、14年のＴＳ０４０ハイブリッドでフロントにもモーターを追加し、４輪力行＆回生ができるシステムとした。村田氏はＧＲ０１０ハイブリッドの開発に関し、このとき以来の大変更だと語る。

前項でも触れたように、市販ハイパーカーをベースにしたＬＭＨ規定は、12年に誕生したＷＥＣとともに苦楽を共にしてきたＴＧＲが、ＷＥＣの最上位カテゴリーに関心を寄せる多くのマニュファクチャラーとともにレギュレーション策定に深く関与し、議論を重ねた末にまとまった。ハイブリッドシステムが搭載できるようになっている点や、モーターの搭載をリヤではなくフロントに義務づけ、エンジン＋モーターで走行したときに４ＷＤになるような内容になったのは、ＴＧＲ側の要望がかなった格好だ。ＴＳ０５０はシャークフィンに『ＴＯＹＯＴＡ ＨＹＢＲＩＤ』の文字を掲げていたが、ＧＲ０１０ハイブリッドのシャークフィンには『ＲＡＣＩＮＧ ＨＹＢＲＩＤ』の文字が躍っている。これこそ耐久レースでハイブリッド技術を磨き続けてきたトヨタの矜持であり、新たな物語を紡ごうとするＴＧＲの意思表明だ。

「世の中にはいろんな技術があります。電気で走るＥＶがあり、水素で走るＦＣＶがある。でも、クルマに載せるエネルギーとして考えた場合、（ガソリンなどの）化石燃料に勝るものはありません。化石燃料は電池や水素などに比べて圧倒的に重量エネルギー密度が高い。その化石燃料を使うエンジンを土台にハイブリッドにすると、回生で蓄えた電気エネルギーを自分の好きなタイミングで使うことができます。航続距離とパワーウエイトレシオを考えると、現時点で最もバランスに優れているのがハイブリッドです」

エンジンとモーターを同時に駆動したときに４ＷＤとなる場合は、車両運動性能の面で可能性が広がるため、クルマの楽しさを大きく引き上げるポテンシャルを秘めている。

「だから自分たちはレースというフィールドでハイブリッドを磨き続けてきました。自分の好きなタイミングでエネルギーを出すことができて、４ＷＤにするといろんな車両統合制御ができる。この技術を市販車に入れることで『クルマってこんなに面白いこともできるんだ』というメッセージを届けたい。そのために商品化を急いでいるところです。新しい技術開発がＬＭＨとともに21年から始まり、技術を磨きながら商品にもしていく。それが自分たちの新たな挑戦です」

ハイパワーなハイブリッド４ＷＤがもたらす楽しさを提供するのが、ＴＳ０５０ハイブリッドのＤＮＡを受け継ぐＧＲ０１０ハイブリッドの市販バージョンである。じつは、12年にＷＥＣに参戦を始めたときには、そこまで考えていなかったという。

「レースで鍛えた技術をどう使うかまでは、自分たちの思いが達していませんでした。あるとき、ファンの方に言われた言葉で目から鱗というか、愕然としました。何を言われたかというと、『ハイブリッドって地球にやさしいとか、燃費がいい技術だと認識していたんだけど、レースで使っても面白い技術なんだね』と。『その面白い技術が載ったトヨタのクルマは、いつになったらオレたちが乗れるようになるんだ』と言われました。その言葉がものすごく腹に落ちたんです」

ＷＥＣで鍛えたレーシングハイブリッドを載せた市販車を作り、その市販車をベースにしたレース車両で参戦できるレギュレーションづくりに奔走することになるのは、村田氏にこうした原体験があったからだ。

アウディが全盛の時代に、トヨタはル・マンにハイブリッドで参戦しようとＡＣＯの門を叩いた。議論と交渉の末にハイブリッドが認められトヨタは参戦を果たしたが、ハイブリッド時代の到来を前にプジョーが抜け、16年限りでアウディがいなくなり、14年に戻ってきたポルシェは17年いっぱいで参戦を終了した。21年にＷＥＣが新しい



3連覇が「スタート地点」

Interview with **Hisatake Murata**

GAZOO Racing Company Executive Vice President / WEC Team President.

「10年先、20年先を見据えながらレースを続けているのが、昔のトヨタと今のTGRの違い」



午前9時から午後7時までみっちりと走行プログラムをこなし、夜間走行にもトライ。10月以降、すでにル・マン24時間1レース分に相当する5000kmのマイレージを走破した。



テスト＆リザーブドライバーを務めるニック・デ・フリースも初テストに参加。ホセ-マリア・ロペスも「このような複雑な作りのクルマで、最初から好感触なのは印象的」と語る。

時代を踏み出すのと歩調を合わせ、プジョーもアウディもポルシェも、耐久レースへの復帰を明らかにした。

「レースで磨いたハイブリッド技術を市販車に入れることでワンループになる。同じように、1回休んだプジョーさんやアウディさん、ポルシェさんが戻ってきて、エントラントの動向もワンループします。その間ずっと、いいときも悪いときもトヨタはそこにいて、オーガナイザーと共に歩んできました」

相互交流の推進役として

その昔、ACOの門を叩いたときは「ル・マンで一人前になるのに7年はかかる」と言われたそうだが、21年で9シーズン目を迎える。苦楽を共にした歴史が、ル・マンとWECにおけるトヨタとTGRの存在を確固たるものにしたのは間違いない。

LMHのレギュレーションを整備するにあたっては、対ファンの視点を忘れなかった。IMSAのLMDhと相互乗り入れするコンバージェンスもその一環であり、この相互交流案がポルシェとアウディの復帰を促した。参戦するかどうかは別にして、GR010ハイブリッドはIMSAを代表するデイトナ24時間やセブリング12時間に出走することが可能になった。「(IMSAに向けて)窓が開いているのはすごくいいこと」と村田氏は言う。



「アメリカの人たちもル・マンに出られるとなればモチベーションは上がるし、WEC側もデイトナやセブリングに出られるとなれば同じくモチベーションが上がる。自動車会社のブランディングやマーケティングの側面でもアメリカ市場は重要なので、大局的な観点から交流できるように落とし込んでいきました」

IMSA側はLMP2をベースに進化させた車両でレースを行ない、WEC側はLMP1から置き換える車両で戦う。ハイブリッドシステムを搭載する点は共通しているが、IMSAのLMDhはモーターをリヤに搭載。LMHはフロントで、出力も異なる。ただ、最高出力が500kWという点で共通している。スペックが異なる車両が集まって競技が成立するかどうか疑問が湧こうというものだが、村田氏は心配していない。むしろ、これまでにない盛り上がりを脳裏に描いている。

「今はいろんな種類のクルマをひとつのパフォーマンスウィンドウに入れてレースをする時代です。みんなが同じようなクルマを作る時代ではありません。自動車会社ごとにいろんな種類のコンポーネントがあるし、自分の会社のアイデンティティを出してレースをしたい。そういった人たちで抜きつ抜かれつのレースを作っていくレギュレーションになっています」

20年までのWECのレギュレーションに合わせた車両を開発すると、TGRの車両だけが圧倒的な戦闘力を持つことになった。新しいレギュレーションは、性能のウインドウにアジャストする難しさはあるが、それができてしまえばピークのパフォーマンスはそろう。勝負をわけるのは「強さ」だ。耐久レースにおいてそれはアベレージスピードであり、チーム力である。

「1周コンマ2秒のタイム差であっても、6時間や24時間走ると大差になります。新しいレギュレーションに賛同してくれたメーカーはどこも地力があるので、アベレージの詰め方はハイレベルになるでしょう。ものすごく僅差のエキサイティングなレースになると予測してします」

人や技術を蓄積する意思

21年のTGRは、18年、19年、20年





トラック上を走るGR010 HYBRIDからは、サイドポンツーン～ディフューザー上面へ向けたエア流路が確認できる。ダブルディフューザー的処理でダウンフォース増加を狙う。



に続く4度目のル・マン24時間総合優勝を目指し、TGRの新しい物語を紡いでいく車両で臨むことになる。村田氏は以前、「ル・マンで1回勝つことはできても、2回、3回と優勝するのは並大抵のことではない。本当の意味で尊敬される自動車メーカーになるには、何回も勝たないと意味はない」と語った。すでに3回優勝を遂げているが、状況は変わっただろうか。

「GRというブランド、もしくはトヨタという会社が世界中で認知されるためには、レースに勝つことが必要です。そのために、1勝するまではなんとしても勝ちたかった。2勝、3勝して大きなトロフィーをいただいた。それはスゴいことだと思ったのですが、世界中で本当にリスペクトされているポルシェさんは19勝、アウディさんは13勝している。僕らとは桁が違います。ようやく、認知していただけるところに立っただけです」

あくまで謙虚だ。それに、勝利の数を積み重ねてブランドの認知度を高めることだけが、ル・マンやWECへの挑戦を続ける目的ではない。技術や人を磨き、将来的にトヨタあるいはGRブランドのクルマを良くしていくことも、大事な目的だ。

「社長（豊田章男・トヨタ自動車代表取締役社長）は『レースの現場で技術や人は磨かれる』と最近よく言っています。WECにせよWRCにせよ、継続して参戦していくことで、レースを経験した人間が増え、その人たちがト



ヨタに戻って市販車を作ることで、強い会社になっていく。『それは5年や10年では無理ですね』と社長に話したら、『そうだね。2030年とか40年まで続けることができれば、トヨタはすごい会社になる。出たり入ったりせず、ずっと続けて人や技術を蓄積したいんだ』と言いました」

もちろんこれは、会社としてのコミットメントではない。胸に秘める強い意志である。「10年先、20年先を見据えながらレースを続けているのが、昔のトヨタと今のTGRの違い」だと、村田氏は説明した。

TS050ハイブリッドが3年連続3回目のル・マン24時間総合優勝を果たすことになる20年9月20日のスタート前、村田氏はトロフィー返還セレモニーに臨んだ。クラシックカーにトロフィーを載せてコースを1周するのが定番だが、TGRが選んだのは市販版GR010ハイブリッドの開発車をセレモニーのためにオープン仕様にカスタマイズした車両だった。

「あれは自分たちからのメッセージです。ル・マンというフィールドでハイブリッド技術を磨かせてもらった感謝の意味がひとつ。おかげで、ル・マンで磨いた技術を使った市販車を開発することができました。さらに、未来に対する意思表示を込めています」

TGRはこれからも、シリーズ参戦を通じ、ル・マンとWECで人と技術を磨いていく、というメッセージだ。



ル・マン・ハイパーカー　新規則解説

健在、走る実験室。

『LMP1-H』と『LMH』はどこが違う？
気になる『LMDh』との相互交流は――

Text：世良耕太（Kota Sera）
Photo：ByKOLLES／GLICKENHAUS／RENAULT／IMSA

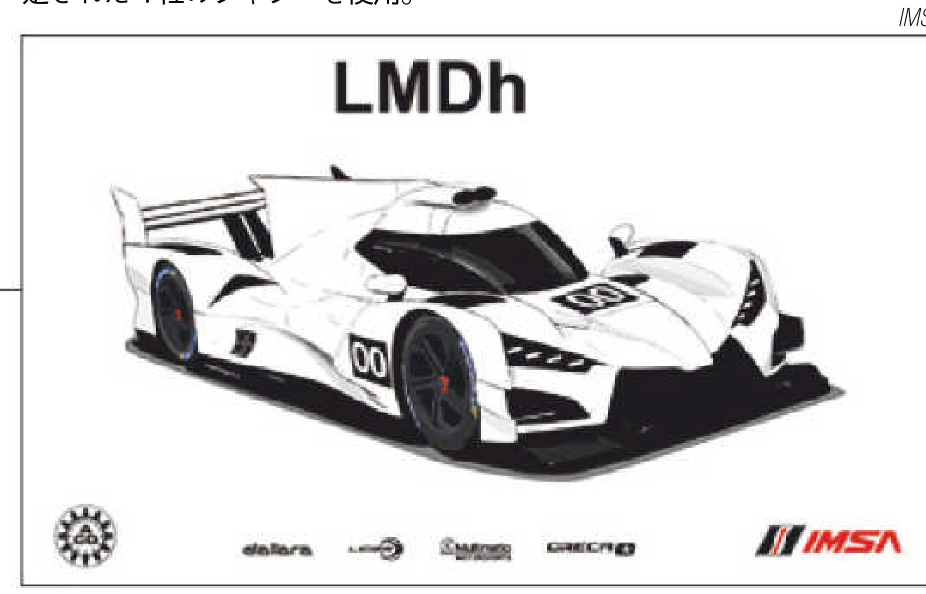
ル・マン24時間の決勝スタート前日は例年、主催者のACOが午前中に記者会見を開き、近い将来のレギュレーションについて発表するのが通例だ。18年の記者会見では『ニュー・トップ・エンデュランス・クラス・カテゴリー』が発表された。この時点では『スーパースポーツカー』や『GTプロトタイプ』、『ル・マン・スーパーカー』などが新しいカテゴリー名称の候補に挙がっていたが、最終的に『ル・マン・ハイパーカー（LMH）』と呼ばれることになった。

LMHは当初、市販ハイパーカーをベースにレース仕様に仕立てることが想定されていた。だが、エントラントへの門戸を広げるため、LMH専用に開発したプロトタイプカーでの参戦が認められることになった。20年12月16日にアップデートされたLMHの技術規則には、専用開発した「プロトタイプ」と、公道を走る「ハイパーカー」をベースにしたレースカーをLMHに規定すると記載されている。そして「自動車メーカーが生産」するハイパーカーについては、「パワー、最高速、材料、技術、価格、希少性」に関して「普通ではないこと」と記している。



ByKOLLES

バイコレスの発表した『PMCプロジェクトLMH（左）』は、レース車両と同時にロードカーやトラックデイ用のモデルもアナウンスされた。IMSAのDPiが発展するかたちのLMDh（下）は、引き続き指定された４社のシャシーを使用。



IMSA



GLICKENHAUS



GLICKENHAUS

本誌締め切り直前に、グリッケンハウスはヨースト・レーシングとのジョイント発表と同時に、開幕戦セブリングの欠場をアナウンス。５月初旬に予定されるスパ・フランコルシャンでの第2戦に照準を合わせる。

プロトタイプでの参戦も可とする修正は19年のル・マン24時間で発表された。同時に、技術的な内容の一部変更も行なわれた。当初、ル・マンでの想定ラップタイムを予選時で3分20秒としていたが、これを3分30秒に下方修正。空力開発できるエリアには制限を設けていたが、基本的に「フリー」とした。また、空力可変デバイスの導入を検討していたが、導入を取りやめている。性能の均衡化に関しては、LMGTEでうまく機能しているオートマチックBoP（性能調整）を適用することが発表された。

トヨタとアストンマーティンは、この段階でLMHへの参戦を表明。トヨタは18年に発表したGRスーパースポーツ・コンセプトをベースにした車両で参戦（最終的にハイパーカーとDNAを共有するプロトタイプを開発）。アストンマーティンはヴァルキリーをベースにした車両で参戦すると発表した（後に撤回）。

LMHは20・21年シーズンから導入される予定だったが、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けてスケジュールが変更されたため、21年3月に開幕する21年シーズンから導入されることになる。本稿執筆時点では、トヨタとバイコレス、それにアメリカに拠点を置くプライベーターのグリッケンハウスがプロトタイプのLMHで参戦する予定だ。また、LMP2で参戦を続けていたアルピーヌがACOの許可を受け、LMP1でLMHカテゴリーに

参戦する。両カテゴリーの性能差はBoP（バランス・オブ・パフォーマンス）で調整されることになる。シャシーはオレカ、エンジンはギブソンで、19・20年シーズン限りで参戦を終了したレベリオンのパッケージを受け継ぐ格好だ。22年からは、プジョーがプロトタイプでLMHに参戦する。

モーター搭載位置に相違点も

別表にあるように、LMHはLMP1のハイブリッド版であるLMP1・Hに比べてだいぶ大柄になる（最大寸法を使い切る必要はないが）。最大高の規定はプロトタイプとハイパーカーで異なっており、プロトタイプは1150㎜（リファレンスプレーン基準）でLMP1・Hプラス100㎜。ハイパーカーの場合、ベース車の車高が1150㎜より高い場合は1200㎜が上限となる。

20年1月にIMSAのトップカテゴリーであるLMDh（ル・マン・デイトナh）とのコンバージェンスが発表され、同年9月のル・マン24時間開催時に技術規則の概要が発表された。これを受け、LMDhに合わせる格好で、LMHの規則も一部変更されている。

LMHのエンジン形式・排気量は自由だ。ただし、ガソリンエンジンのみが認められ、LMP1・H時代の（アウディの）ようにディーゼルエンジンを選択することはできない。規則に目を通す限り、ロータリーエンジンを選択することも可能である。LMHのシステム最高出力はLMP1・Hより低く抑えられ、500kWとなる。モーターの搭載はフロントに限定され、表に

Technical Regulations　※LMP1-Hの数値は2019-2020第7戦ル・マン24hのもの

	LMP1-H（参考）	LMH	LMDh
全長	4650mm	5000mm	5100mm
全幅	1900mm	2000mm	2000mm
ホイールベース	-	3150mm	3150mm
最低前面投影面積	-	1.6 m²	-
最低車両重量	895kg（878kg）	1030kg	1030kg
エンジン最低重量		165kg	
エンジン形式	-	4ストローク ガソリン	-
排気量	-	-	-
システム最大出力（エンジン）	735kW（368kW）	500kW（300kW～）	500kW（470kW）
最大燃料流量	80.0kg/h	-	-
モーター出力	300kW（8MJ/Lap）	200kW	50kW
モーター回生	-	200kW	200kW
モーター搭載位置		フロント	リア
備考	4輪力行可	前輪力行のみ	共通ハイブリッドシステム（最大200kW）
	燃料タンク:62.3ℓ（ガソリン）	ドライ:120km/h～ ウエット:140km/h～ ピットレーン	共通ギヤボックス（Xtrac/78kg）
			コストバジェット方式

大まかな傾向として、新生LMHは従来のLMP1-Hに比べボディが大型化され、出力が大きく低下。LMDhはDPiに比べわずかに出力向上を果たすも、車重は増加することになる。



LMHのパワーユニットは、ドライブシャフトトルクセンサーによって4輪出力の合計が測定され、ICEとモーターの協調制御により回転数毎の出力が規定され、最大500kWとなる。

LMHのエンジン形式・排気量は自由 ロータリーを選択することも可能である

あるように使用条件が定められる。

LMDhはIMSAの現行トップカテゴリーであるDPi（デイトナ・プロトタイプ・インターナショナル）が切り替わる格好で導入される。DPiはWECが17年に導入したLMP2がベースで、オレカ、リジェ、ダラーラ、マルチマチックの4社がシャシーを製造。各自動車ブランドが任意のシャシーコンストラクターから購入したシャシーに独自のエンジンを搭載し、独自のボディを載せて作る。LMDhはその発展形で、共通ハイブリッドシステムを搭載するのが大きな特徴だ。また、ホイールベースを含め車両サイズは大きくなる。

LMDhのハイブリッドシステムは、モーターをリヤに搭載する。回生側の出力は最大200kWでLMHと同じだが、力行側は50kWに制限される。そのモーターとインバーターはボッシュ製。バッテリーとDC・DCコンバーターはウイリアムズ・アドバンスト・エンジニアリング製で、横置き7速ギヤボックスはXトラック製だ。

空力はダウンフォースの係数を4・00、ドラッグの係数を1・00に規定している。空力効率（L／D）でいえば4・0だ。ドラッグ低減を徹底的に追求したLMP1・Hのル・マン仕様は7を超えるL／Dを実現しており、それに比べればかなり控え目だ。これまでのハイダウンフォース仕様の性能に相当する。LMHも空力性能を決められた枠に収めるよう規定されており、内容はLMDhに近い。

エンジンを除いたLMDhの車両価格は100万ユーロ、そのうちスパイン（ボディワークを除いた部分）が34万5000ユーロ、ハイブリッドは30万ユーロ以下と定められている。共通要素の多いLMDhのほうが、車両製作と開発に要するコストは低く抑えることができそうだ。LMDhとLMHのコンバージェンス発表を受け、ポルシェはLMDhが導入される23年から耐久レースへの復帰を表明。21年シーズンを最後にフォーミュラEからの撤退を発表したアウディも、23年からLMDhを選択する旨の発表を行なった。

RENAULT



LMP2活動からの発展形としてLMP1で参戦することを決めた『アルピーヌ・エンデュランス・チーム』は、オレカ製シャシーを使ったレベリオンR13がベースとなる。



RENAULT

WEC「ハイパーカー・クラス」
参戦マニュファクチャラー解説
ライバルは誰だ？

The Contenders: PEUGEOT
[PEUGEOT HYBRID4 500kW]

フランス製LMHの本気度。

新規定導入は、伝統のル・マン24時間に緑の深いマニュファクチャラーを
再度、振り向かせる機運を高めた。市販部門で高性能ライン訴求を目指す
プジョーはLMHで、さらに耐久の雄ポルシェもLMDhでの復帰を目論む

Text：世良耕太（Kota Sera）　Photo：PEUGEOT

プジョーは2019年12月4日、レベリオンとパートナーを組み、ハイブリッドシステムを採用したハイパーカー・クラス（すなわちLMH）で22年からWECに参戦すると発表した。レベリオンは20年2月に撤退を発表したが、プジョーは参戦準備の継続を表明。20年9月のル・マン24時間レース開催時には、フランスの石油大手トタルと、プジョーのモータースポーツ部門であるプジョー・スポールのコラボレーションを発表し、同時に初期のイメージスケッチを公開した。

初期イメージスケッチを公開したタイミングでプジョーは『508プジョー・スポール・エンジニアード（PSE）』を発表した。PSEはトヨタでいうGR、メルセデスのAMG、BMWに対するMのようなハイパフォーマンス系のサブブランドで、電動パワートレーンを搭載しているのが特徴。508PSEはプラグインハイブリッド車で、モーター駆動時に4WDになる点でLMHと同じ。プジョーは新しく立ち上げたPSEをLMHと結びつけ、プロモーションしていく考えだ。ハイパフォーマンスながら低CO_2排出量のPSEをプジョーは〝ネオ・パフォーマンス〟と呼んでいる。

初期イメージスケッチのフロントビューで目を引くのは、ライオンが鋭い爪先で引っかいたような3本線のライティングだ。これは、最新のプジョーの市販車に共通する意匠で、プジョー・スポールの新しいロゴにも表現されている。3本線のライティングはリヤでも反復されている。

サイドビューに目を移すと、リヤに向かってキックアップしていくラインを確認することができる。リヤウイングがオーバーハングしているのも特徴で、これらは92年と93年のル・マン24時間レースを制した『905』の引用だ。プジョーのデザインディレクター、マシアス・オサンはプジョー・スポール製LMHのデザインについて次のように説明している。

「パフォーマンスを追求するだけでなく、プジョー・ブランドのDNAを込めることが重要だと考えている。昼も夜も容易に認識できるモチーフを用いることが重要で、そのひとつの回答がフロントとリヤのシグネチャー・ライティングだ。パフォーマンスの高さを強調しつつ効率の高さをうまく表現し、アイコニックなシェイプにしたい。同時に、エレガントでアスレチックに見えるようにしたい」

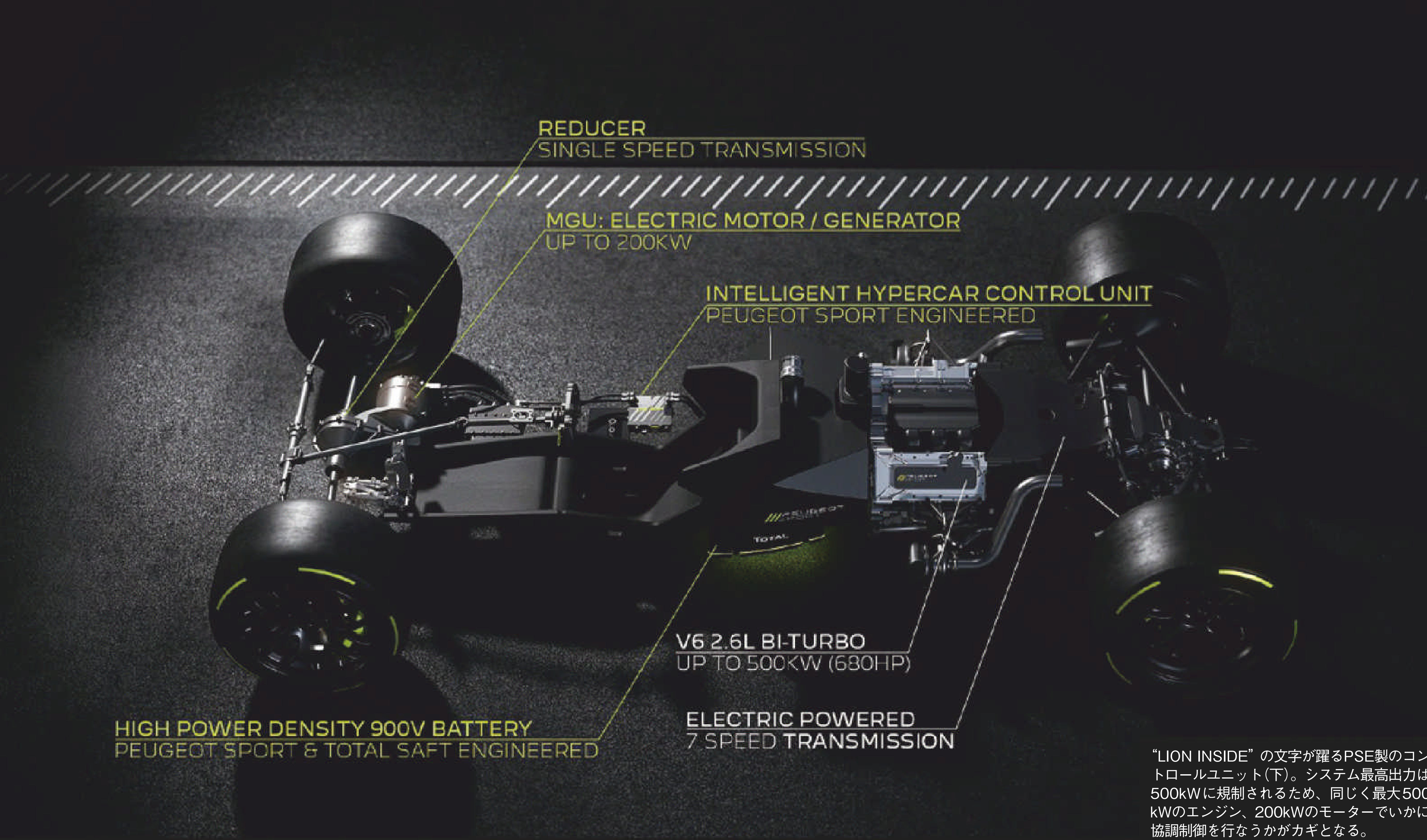
グループの総力を結集する

12月4日には『PEUGEOT HYBRID4 500kW』と名づけたパワートレーンが発表された。カーボンモノコックの背後にガソリンエンジンを搭載し、フロントにモーターを搭載するのは、LMHの技術規則による。プジョー・スポールが100％開発するエンジンは、2・6ℓV6ツインターボで、Vバンク角は90度である。WECプログラムのパワートレーンディレクター、フランソワ・クードランは次のように説明する。

「当初はシングルターボも考えたが、それでは重心高のターゲットを満たせないことが分かった。V6ツインターボは、技術と重量、補機類のパッケージングや信頼性とパフォーマンスの面で、最適な妥協解だと思っている」

公開されたスケッチを見ると（ハンドル位置は、プロトタイプカーとして主流の左）、ターボチャージャーはバンクの外側にあるのが分かる。Vバンクの内側にターボを配置する〝ホットV〟は、重心高の観点から却下したのだろう。ステアリングホイールに設けたパドルで変速を行なうギヤボックスの変速段数は、規定上限の「7」だ。





Vバンク内側にターボを配置する“ホットV”は、重心高の観点から却下か



“LION INSIDE”の文字が躍るPSE製のコントロールユニット（下）。システム最高出力は500kWに規制されるため、同じく最大500kWのエンジン、200kWのモーターでいかに協調制御を行なうかがカギとなる。

モーターの回生ブレーキ力と油圧ブレーキのバランスを自動制御するブレーキ・バイ・ワイヤ（協調回生ブレーキ）は、パフォーマンスと効率の観点から重要な技術になると位置づけており、鋭意開発に取り組んでいるという。エンジンブレーキ力はモーターの回生機能を使って強弱を調整する仕組みで、ドライバーの操作によって調節できると説明している。

９００Ｖの高圧バッテリーはトタル傘下のサフト（Ｓａｆｔ）とプジョー・スポールが共同開発しており、モノコック内部の燃料タンク下に配置される。Ｆ１と同じレイアウトだ。サフトはＦ１にＫＥＲＳが導入された09年以来、Ｆ１向けバッテリーの開発を行なっており、バッテリー開発でその知見を活かす考えだ。

また、プジョーが属するＰＳＡグループでは、ＤＳオートモビルがフォーミュラＥに参戦（18／19年と、19／20年シーズンでダブルタイトルを獲得）。シトロエン・ブランドでＷＲＣに参戦しており、バッテリーのエネルギーマネジメント面でフォーミュラＥの、エンジンのアンチラグ制御などに関してＷＲＣ参戦の経験を存分に活かす考えだ。つまり、ＰＳＡグループの総力を挙げて開発に取り組む。

一方、トタルはエンジンやギヤボックスに用いる潤滑油や、各所に用いるグリースを専用に開発する。プジョー・スポールとトタルが開発するＬＭＨは、21年前半にパワートレーンのベンチテストを始め、年内に走行テストを開始する予定だ。





描いた夢は、姿を変えて。

The Contenders: PORSCHE

[PORSCHE 919 Street]

Text：世良耕太（Kota Sera） Photo：PORSCHE ／ AUDI

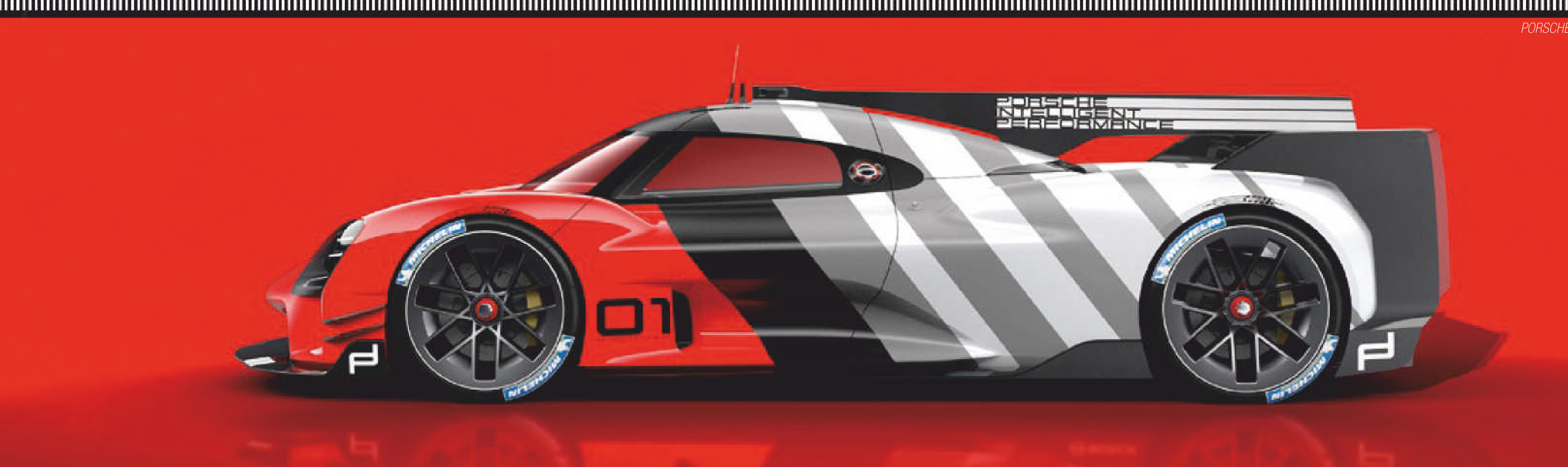
WEC「ハイパーカー・クラス」参戦マニュファクチャラー解説 ライバルは誰だ？

2020年5月7日、ル・マン24時間レースを統括するACOは、アメリカのIMSA、ル・マン24時間をシリーズの一戦に含むWEC（FIA世界耐久選手権）と共同で、LMDhの技術規則草案を発表した。最大のポイントは、「ACOとIMSAが設けた共通車両で、WECとIMSAの双方に参戦できる」としたことだ。ACO側の共通車両はLMH（ル・マン・ハイパーカー）で、IMSA側の共通車両はLMDh（ル・マン・デイトナh）だ。「コンバージェンス」と呼ばれる相互乗り入れの枠組みである。

この草案発表に反応したのが、フリッツ・エンツィンガーだ。ポルシェのモータースポーツ担当副社長である。エンツィンガーはポルシェ・モータースポーツの公式ツイッターアカウントを通じて次のようにコメントした。

「ACOとIMSAは私たちの期待に応えてくれました。1台の車両で最も重要な耐久レースの全体的な勝利を競うことが可能になります。私たちはこれから、取締役会から委任されたコンセプトスタディに取りかかります」

耐久レースへの復帰を期待させるようなコメントである。期待は後に現実になるのだが、トヨタが独自にハイパーカー構想を温めていた頃、ポルシェもWEC参戦の裏で市販ハイパーカーを検討していたことが明らかになった。20年11月12日、ポルシェはドイツ本国で『Porsche Unseen』と題した書籍を刊行。この書籍はポルシェのデザインスタジオでデザインされたものの、世に出ることのなかった



PORSCHE



"幻のロードゴーイング版"となった『919 Street』は、明確にLMH規定のスタディとして製作された。下記のレース仕様レンダリングを見ても、本気の復帰検討が続いていたことが窺える。

PORSCHE

15台のコンセプトカーを丁寧に収録している。そのうちの1台が『ポルシェ919ストリート』だ。

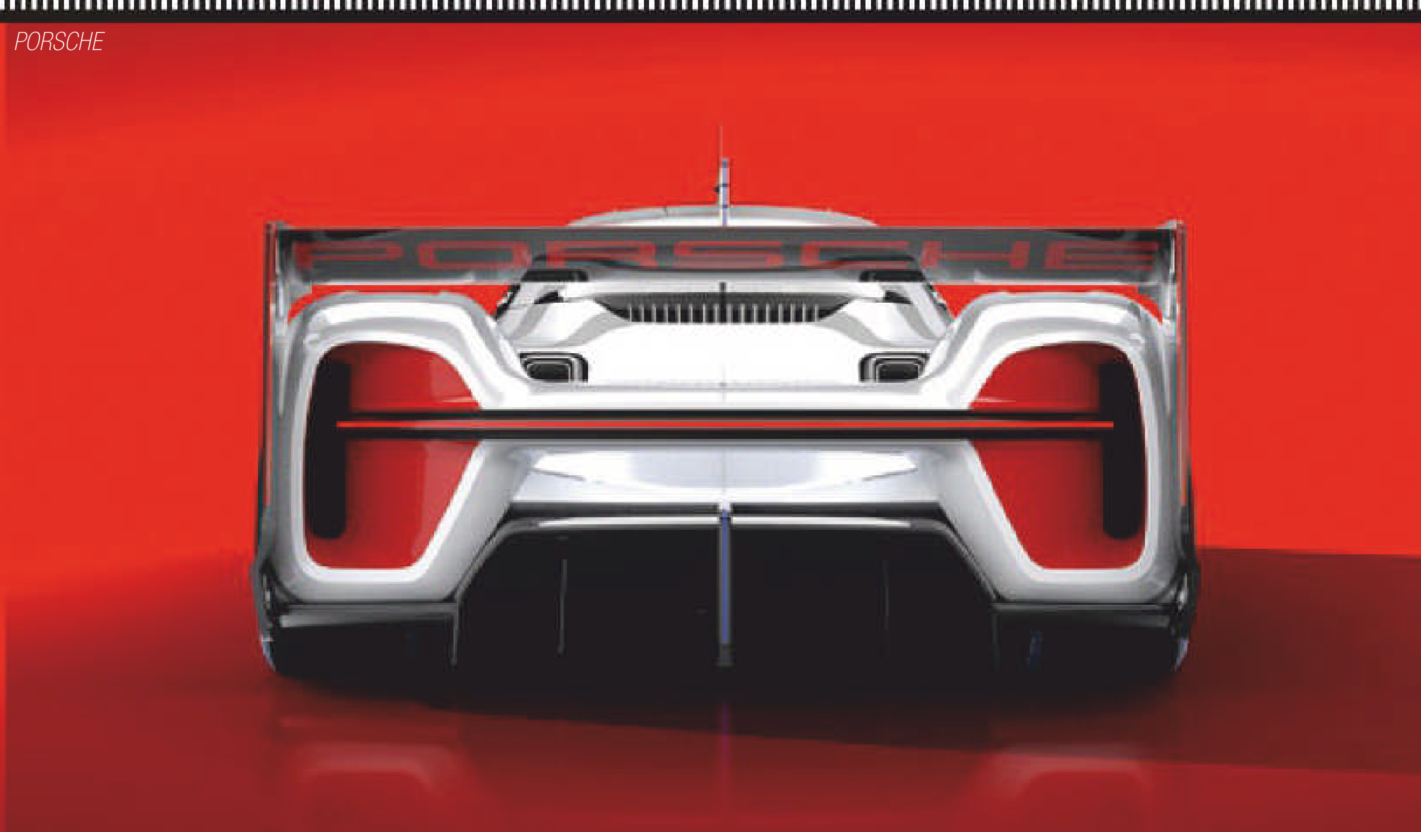
車名が示すように、14年から17年までWECに参戦し、15年から17年まで3年連続でル・マン24時間レースを制したポルシェ919ハイブリッドをベースにしたハイパーカーである。アウタースキンの下にはカーボンモノコックが収まっており、その背後には2ℓV4ターボエンジンが搭載されている。フロントにはモーターが搭載されており、システム総合で900psの最高出力を発生する。「LMP1カーがもたらす圧倒的なドライビング体験をアマチュアドライバーに提供する」のが、17年に製作された919ストリートの開発コンセプトだった。

費用対効果の重要指標

ポルシェは919ストリートのロードゴーイング仕様を1分の1ハードモデルで製作したのに加え、レース仕様のレンダリングを作成していた。完成度が高いだけに突然の撤退が悔やまれるところだが、20年12月16日の発表がそんな思いを帳消しにしてくれそうだ。「ポルシェAGの取締役会は、ハイブリッドレーシングカーの開発を承認」とのサブタイトルを付けたプレスリリースは、ポルシェが23年からLMDh規定に則った車両でWECとIMSAに参戦する旨を伝えていた。当然ながらメインタイトルは「総合優勝を目指して戦う」というものだ。ポルシェは17年以来6年ぶりに、ル・マンに帰ってくる。さらにアメリカを代表する耐



PORSCHE



PORSCHE



久レースのデイトナ24時間とセブリング12時間には、トップカテゴリーで出場することになる。

LMHではなくLMDhを選んだ理由は「WECとIMSAの両チャンピオンシップはシュトゥットガルトのカーマニュファクチャラーにとって非常に重要」だからと説明している。アメリカはポルシェにとって最大のマーケットだ。IMSAでは14年からGTLMクラス(WECのLMGTEに相当)に911 RSRを送り込んでワークス活動を行なっていたが、20年いっぱいで活動を終了した。LMDhでの参戦に向けた体制整備の一環だろうか。

ポルシェAG CEOのオリバー・ブルーメは次のようにコメントする。

「LMDhカテゴリーはル・マンやデイトナ、セブリングにおいて、莫大なコストを掛けることなくハイブリッドシステムで総合優勝を争うことができる、ポルシェにとって魅力的なプロジェクトです。耐久レースは、我々のブランドにとってDNAの一部です」

いったん背を向けたACO主導のLMHを選択するのは後ろめたいし気恥ずかしい……というより、費用対効果の点でポルシェにとってはLMDhのほうが格段に魅力的だったのだろう。それに、商品戦略とモータースポーツ活動を結びつける点からも「ハイブリッド」が欲しかった。

商品訴求、最後のピース

ポルシェはフル電動システム(EV)とプラグインハイブリッド(PHEV)、内燃機関（エンジン）の3つの柱を軸





PORSCHE

PORSCHE

919ハイブリッドのリヤウイング翼端板を思わせる縦型LEDに、最新の992型911や718ボクスター／ケイマンを彷彿とさせる水平基調のテールライトを組み合わせる。その翼端版外側には"LE MANS PAKET（ル・マン・パッケージ）"の文言や、ディフューザー部にも"AERO FLAPS"のロゴが見える。耐久レースの世界からフィードバックされた"レーザーライト"の刻印を持つヘッドライトや、人気オプションとしておなじみの巨大なPCCB（ポルシェ・セラミック・コンポジット・ブレーキ）を装着。フロントで285／30ZR21という圧巻のタイヤサイズを採用している。これらの要素を見ても、いつ市販ハイパーカーとして登場してもおかしくない、高い完成度を誇っていることが伝わってくる。

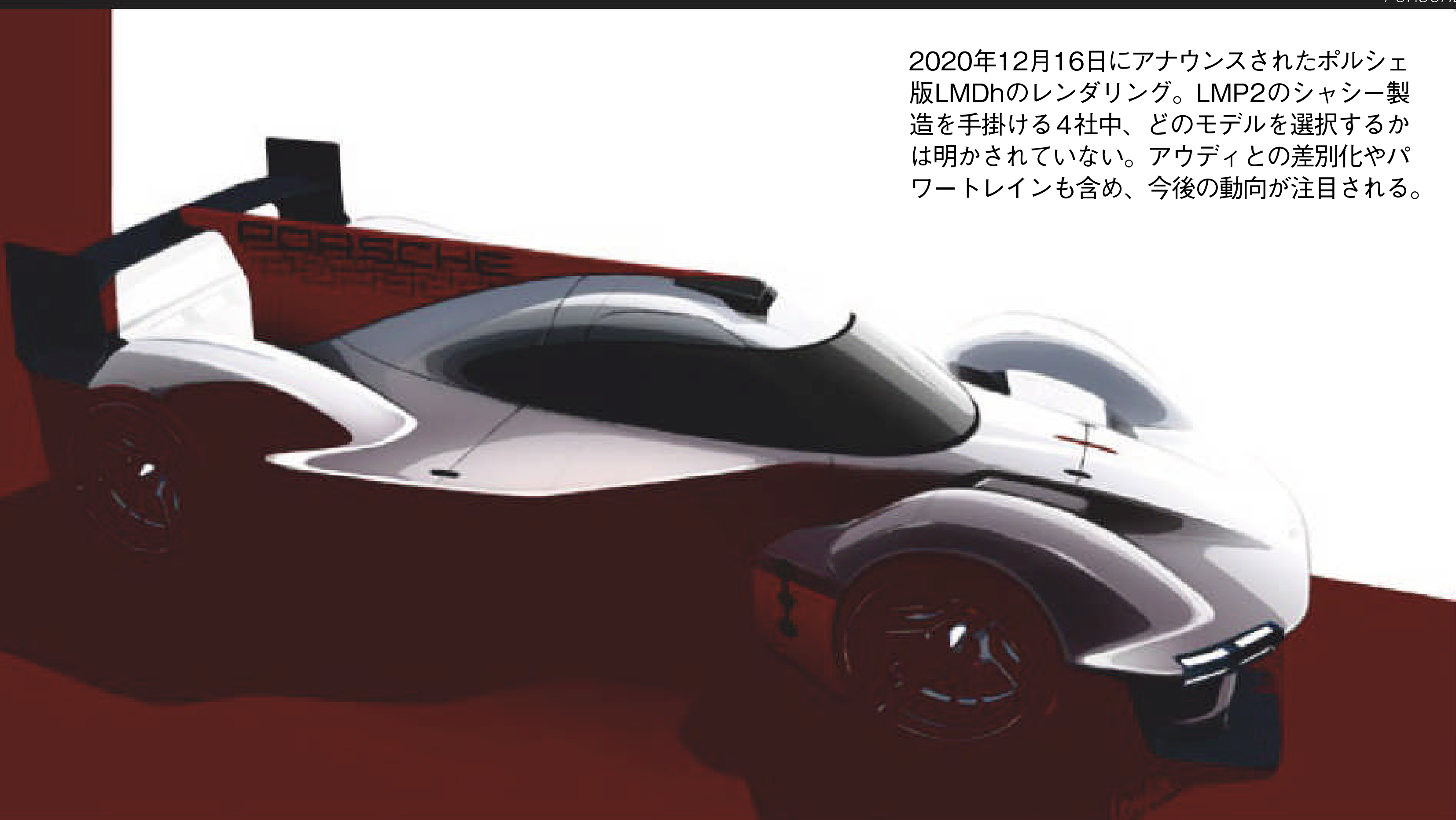
PORSCHE



PORSCHE



PORSCHE

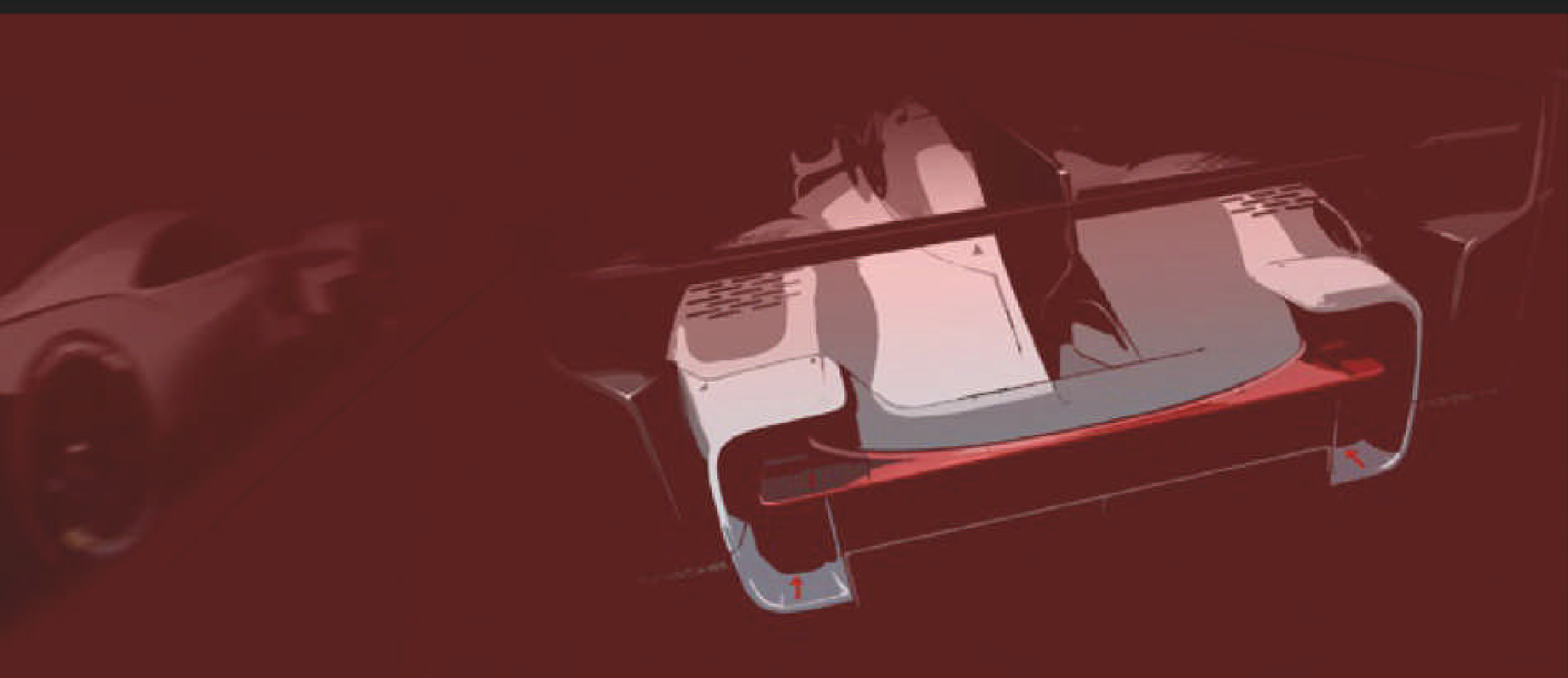


2020年12月16日にアナウンスされたポルシェ版LMDhのレンダリング。LMP2のシャシー製造を手掛ける4社中、どのモデルを選択するかは明かされていない。アウディとの差別化やパワートレインも含め、今後の動向が注目される。

PORSCHE



2017年のル・マン24時間で3連覇を達成したLMP1-Hの919ハイブリッド。ポルシェとしても、このタイトルとは切っても切れない縁がある。



PORSCHE

に中期的な商品戦略を練っている。そして、それら3つをモータースポーツ活動と結びつけてPRする考えだ。フル電動システムはフォーミュラE、内燃機関は911 GT3などのGTカテゴリーと結びつけている。ハイブリッドはこれまで不在だったのだが、LMDhと結びつけることで商品とモータースポーツを戦略的に結びつける3つの柱がすべてそろうことになる。ポルシェにとって願ったりかなったりのカテゴリーがLMDhというわけだ。

ポルシェはLMDhでの参戦発表に合わせ、参戦車両のラフスケッチを3点公開した。そのラフなイメージから分かるのは、まぎれもなくプロトタイプであること。フロントカウルにはノーズ（が内包するクラッシャブルストラクチャー）の稜線がくっきりと浮かび上がり、根元付近からフロントフェンダーにかけてウイング状のパネルが配してあることだ。

ポルシェにとって願ったりかなったりのカテゴリーがLMDhというわけだ

LMP1-Hの919ハイブリッドはボディ上面をフラットにしていたのが特徴だったが（14年仕様はダラーラの風洞でテスト。15年以降はウイリアムズの風洞を使用）、ポルシェのLMDhはフロントフェンダーが独立し、サイドポッドとのあいだに明確な切れ目があることが分かる。それも大胆な切れ込みようで、フロントセクションはまるでフェンダーを付けたフォーミュラカーのような造形だ。

ヘッドライトは市販モデルで採用する4イン1のグラフィックを継承。これは919ハイブリッドでも採用していた。リヤには横一文字のテールライトを配している。デザインスタディで終わった919ストリートでも採用しており、992型911をはじめ最新量産モデルにも採用されているシグネチャーだ。プジョーの3本ラインといい、ポルシェの4イン1とリヤ横一文字といい、欧州ブランドは市販モデルのシグネチャーを耐久レースのマシンにも採用し、前後ライトのグラフィックでイメージの統一を図る方向だ。

919ハイブリッドは軽量、コンパクト、高効率、高剛性の観点から、エンジンは2ℓV4シングルターボを選択した。ポルシェの新しいLMDhは、量産PHEVとの関連性を意識すればトヨタやプジョーと同じようにV6ツインターボという選択になりそうだが、果たして……。

The Contenders:

AUDI

ル・マン、デイトナ、セブリングの魅力には抗えない

アウディは20年11月26日にフォーミュラEの新シーズンに投入する新開発パワートレーンを発表した。その直後、11月30日にモータースポーツプログラムの再構築について発表し、21年限りでフォーミュラEから撤退すると発表した。7シーズン目の参戦で初めてパワートレーン（モーター／インバーター／ギヤボックス）を自社開発に切り換えるという意欲的な姿勢を見せた直後の撤退発表であり、ちぐはぐな印象は否めない。

フォーミュラEから撤退して何をするのかといえば、ダカールラリーだ。22年からの参戦で、ガソリンエンジンと組み合わせた電動パワートレーンを搭載した車両で走る。アウディは早ければ25年までに販売のおよそ40％をEVもしくはPHEVに切り換える計画だ（その計画を主導しているのは、ポルシェで16年3月末までテクニカルディレクターを務めていたA.ヒッツィンガー）。その意欲的な目標に向かうためにも、新たなチャレンジが必要との判断である。フォーミュラEは一定の役目を終えた、あるいは役不足と判断したのだろうか。

さらにアウディは、ダカール参戦の発表に付け加える格好で「LMDhカテゴリーへの参戦準備を始めた」と発表した。量産車部門で進めている電動化戦略とLMDhのハードウェア構成が合致していること。さらに同一の車両でル・マンだけでなくデイトナやセブリングに参戦できることが、アウディを耐久レースへの復帰になびかせたとみて間違いない。



AUDI

A big step forward.

IMSA『LMDh』計画
トヨタvsマツダは実現可能か?

コンバージェンスの成否。

欧米大陸〝相互交流〟の未来へ

現時点でIMSAのトップカテゴリーはDPiと呼ばれるデイトナ・プロトタイプ・インターナショナルとなっているがそのDPiで参戦中の自動車メーカーは、23年に本格的に導入されるLMDhに移行する有力候補の筆頭であることは間違いない果たして、ル・マンの舞台でマツダvsトヨタの夢対決は実現するか

17年からIMSAに導入されたDPi（デイトナ・プロトタイプ・インターナショナル）は、同年にACO／FIAがWECに導入した新規定（当時）のLMP2をベースとする。この新規定のLMP2は、シャシーコンストラクターを4社に限定した。すなわち、オレカ（フランス）、リジェ（フランス）、ダラーラ（イタリア）、ライリー／マルチマチック（北米）だ。このうちライリーは撤退し、マルチマチック（カナダ）が後を継いでいる。

17年はGM傘下のキャデラックとニッサン、マツダがDPiに参戦した。キャデラックはダラーラを選択。V6とV8を検討した末に6・2ℓV8自然吸気エンジンを載せた（18年からは5・5ℓ）。ニッサンはリジェのシャシーにVR38DETT型の3・8ℓV6ツインターボを搭載。量産GT-Rが搭載するエンジンをベースにドライサンプ化したユニットだ。エンジンの供給と技術支援は日本のニスモが行なっていたが、19年シーズン限りで撤退している。

マツダはマルチマチック製シャシーにAER製の2ℓ直4直噴ターボを載せて参戦している。18年からは、WECでアウディのパートナーだったヨーストと組んで車両開発とレースオペレーションを委託。「マツダ・チーム・ヨースト」として参戦していたが、20年1月のデイトナ24時間後に体制を変更し、マルチマチックが車両開発とチ

Text：世良耕太（Kota Sera）
Photo：GM／HONDA／IMSA

IMSA



ームオペレーションを担当している。20年最終戦のセブリング12時間では総合優勝を飾った。

　ちなみに、北米でマツダのモータースポーツ活動を統括するマツダ・ノース・アメリカン・オペレーションズ（MNAO）で長らくモータースポーツ事業を率いていたジョン・ドゥーナンは、20年1月1日付けでIMSAのプレジデントに就任した。LMDhとLMHのコンバージェンス実現に尽力した人物のひとりである。

ル・マンへの立ち位置

　18年にはアキュラ（ACURA）が参入。アキュラはホンダが北米で展開する上級ブランドだ。DPi参戦のオペレーションと車両およびエンジン開発は、インディカー参戦プログラムと同様、カリフォルニア州に本拠を置くHPD（ホンダ・パフォーマンス・ディベロップメント）が行なう。HPDは本田技研工業の現地法人であるアメリカン・ホンダが設立した、モータースポーツ活動をサポートする会社だ。

　アキュラはオレカのシャシーを選択。エンジンはレジェンドなどが搭載するホンダJ系に起源を持つ3・5ℓV6ツインターボだ。このエンジンの2・8ℓ版は12年から16年にかけてWECを走ったLMP2（HPD ARX-03b、リジェJSP2）や、スーパーGT GT300のCR-Z GT（12年〜15年）に搭載されている。

　DPiへの参戦を継続しているキャデラック、マツダ、アキュラのうち、非公式ながらLMDhへの参戦を表明しているのはアキュラのみだ。HPDが製作した車両（開発はワース・リサーチ）は13年までル・マンの土を踏んだが、以来、遠ざかっている。ただアキュラはヨーロッパで展開していないし、IMSAはHPDの活動であることを考えると、WECに参戦できることは付加価値の域を出ない。LMDhでの参戦を決めたとしても、ル・マン24時間に出場するかどうかは、北米マーケット目線での判断になるだろう。

　マツダはどうだろうか。91年に日本の自動車メーカーとして初めてル・マンを制した実績は、甘美なロータリーエンジンのサウンドとともに社内外に強い印象を残している。挑戦と栄光をもう一度と願う思いは人一倍強いはずだ。12年には量産スカイアクティブD（2・2ℓ直4ディーゼル）をドライサンプ化したレーシングエンジンをル・マン24時間に参戦するLMP2チームに販売するプランを立ち上げたが、実を結ばなかった。ガソリン、もしくはディーゼルエンジンをベースにしたハイブリッド化を義務付けたLMP1・H規定は、技術面からもコスト面からも、マツダの思いと合致しなかった。

　現行DPiの延長線上にあるLMDhでル・マン24時間に出られることになったのは、願ってもないチャンスだろう。かつて、マツダのモータースポーツ活動を率い、マツダのル・マン復帰に思いを馳せていたドゥーナンは、ポルシェとアウディのLMDh参戦発表を受け、IMSAプレジデントの立場で20年末に次のような発言をした。「21年の第一四半期に、もういくつかのアナウンスがあるだろう」と。



HONDA



GM



IMSA

1 2018年から強豪チーム・ペンスキーとのタッグでIMSAに参戦したアキュラ。2021年に向け、キャデラックからスイッチするウェイン・テイラー・レーシング（WTR）や、メイヤー・シャンク・レーシング（MSR）と新規契約を結んでいる。2 そのWTRは2019、2020年と小林可夢偉とともにデイトナ24時間を制覇。キャデラック自身は、LMDhへの態度を明らかにしていない。3 魂動デザイン採用のRT24-Pで戦うマツダは、21年は1台体制に縮小し「将来のLMDhに向けた評価にリソースを集中する」としている。

日本の自動車メーカーとして初めてル・マンを制した挑戦と栄光をもう一度と願う思いは人一倍強いはずだ





LET'S TALK ABOUT GR010 HYBRID.

Impression by

Sébastien Buemi

セバスチャン・ブエミに訊く「実際のパフォーマンス」

GR010 HYBRIDがトヨタ渾身のマシンということは分かった
あとは運転してどうだったのか、勝てるという印象を得たのかどうか
そこが重要だ——ということでブエミにズバリ、聞いてみた!

Interview & Text：アンドリュー・コットン（Andrew Cotton）
Translation：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：TOYOTA

——まず、GR010ハイブリッドはどんなマシンですか?

SB：自分が慣れているものとは違うね。1周あたりの燃料制限がなくなったので、できるだけブレーキングを遅らせ、できるだけハードにブレーキングする純粋なレースに戻ったというフィーリングがある。燃料をセーブし、できるだけパワーを回復させる必要はない。エネルギーの回復は行なわれるけど、ハイブリッドシステムの効果を最大限に引き出すことに自分のドライビングスタイルを適応させなくてもいい。マシンは重くなったし、パワーも低くなったけど、それでも走らせていて楽しい。TS050ハイブリッドから改善されている部分も多いしね。みんな、GTの進化版と考えているだろうけど、GTマシンよりもプロトタイプマシンに近い。

——車重が増え、パワーが落ちた。それについてはどう感じていますか?

SB：4輪駆動は120㎞/h以上（ウエットでは140㎞/h以上）でしか使えないので、50㎞/hのコーナーからの脱出では同じ加速を感じることはできないけど、我々は持てる力を最大限に活用している。クルマが重くなったことはブレーキを踏んだときに感じる。しかし、低速コーナーでのダウンフォース、メカニカルグリップは印象的だ。車幅が2mあるのでメカニカルグリップはTS050よりも優れている。クルマが大きいと感じるね。ポルティマオでは大きいけど、ル・マンやスパではまったく問題ないだろう。我々はル・マンで勝ちたいので、ル・マンでのパフォーマンスが高いマシンであってほしい。エアロキットはホモロゲーションを取得したマシンに1種類しかない。数年前の我々は、ほぼす

以前にはなかった加速のリニアさがある
タイムロスは車重増と２輪駆動の部分の影響

べてのコースにそれぞれのエアロキットを用意していた。その後、それはふたつになったけど、今度は1年間にひとつだけ。ポルティマオに比べ、ル・マンではフィーリングが断然いいということになるだろうね。

――エンジンは排気量が大きくなった。パワーに関するフィーリングは？

SB：ハイブリッドパワーは少なくなったけど、実際には走らせやすくなった。以前は、１０００ｂｈｐから５００ｂｈｐへ落ちると、何もないかのように感じるときもあった。いまはパワーがいつも同じだけあり、想定どおりの加速を得られる。以前にはなかったリニアな加速があるね。音も変わった。ヒューっという音が減り、大排気量エンジンのような音になった。

――ＴＳ０５０と比べて、ラップタイムに悪い影響を与えそうなのはどこでしょうか？

SB：加速で、だと思う。４輪駆動になる前の１２０km／hまでは後輪だけの２輪駆動だからね。コースのどの部分でも少しずつタイムがロスされる。車重が大幅に上がったから、ブレーキ



セバスチャン・ブエミ／1993年レーシングカートからキャリアをスタート。フォーミュラBMW、ユーロF3、A1 GP、GP2を経て、2009年トロロッソからF1デビュー。12年からTOYOTA GAZOO Racingに加入し、WEC LMP1クラスに参戦。14年WEC LMP1ワールドチャンピオン。WEC 2018-2019シーズン第２戦（18年６月）のル・マン24時間を初制覇。同シーズン第８戦（19年６月）のル・マンでも総合優勝。同シーズン、２度目のWEC LMP1タイトルを獲得。2019-2020シーズンには第７戦（20年９月）のル・マンも制し、３連覇を達成。フォーミュラEには2014シーズンから参戦を開始し、2015-2016シーズンのチャンピオンとなっている。1988年スイス生まれ。



Impression by
Sébastien Buemi
*LET'S TALK ABOUT **GR010 HYBRID.***

ングに必要な距離が長くなり、コーナリングスピードも少し下がるだろう。ル・マンの高速コーナーでは、１種類しかない空力パッケージによって大きなダウンフォースを得られる。ル・マンでのダウンフォース量はいままでと同じか、それ以上になるだろう。その点では、ル・マンでのフィーリングは悪くはないと思う。ただ、ル・マン以外のコースでは、ダウンフォースとハイブリッドパワーが少なくなったことによるタイムロスがかなり大きい。以前はＷＥＣでの通常のコースでル・マンより大きなブーストを得ていたしね。

――トラフィックのなかではどうなりそうですか？　よりイージーになるのか、難しくなるのか。

SB：以前のように、燃料カットでＧＴやＬＭＰ２に（ストレートエンドで）追い抜かれるようなことはない。しかし同時に、強力なブーストも得られない。以前は突然、５００ｂｈｐから１０００ｂｈｐになって、好きなところでオーバーテイクできた。いまはスタートからフィニッシュまで同じパワーがある。ただ、燃料カットはない。トラフィックのなかでのドライビングは少しラクになる。相手はこちらのリヤ

ライトの点滅を見てエネルギーを回復しているかどうかを確認する必要がない。以前はポルシェカーブに入って行くGTマシンを見て、ボタンを押してパスすることができた。GR010ハイブリッドでは、勢いがあってパスできたときはいいけど、できなかったときはGTマシンの後ろについて走り抜けなくてはならない。

──ブレーキングのフィーリングは、サスペンション変更によって変わりましたか?

SB:まず、燃費セーブをしなくなっている点を考慮する必要がある。そういう状況ではブレーキングはできる限り遅らせられる。ただ、マシンは200kg重くなったから、先ほども言ったように車重増は強く感じるね。燃料タンクもかなり大きくなった。以前の45、50ℓから90ℓになっている。その点でも車重は大幅に増えた。TS050では頻繁にブレーキングを行なうことはなかった。電気モーターで減速はしており、その後にできる限りのエネルギー回復をするための減速をしていたが、いまはブレーキングを遅く、ハードかつヘビーに行なっている。ブレーキングが一番大きな違いということだ。レギュレーションを見たとき、(正直に言えば)あまり期待はしていなかったけど、重量を考えれば、マシンのパフォーマンスの高さには驚かされたね。

──油圧式と電子式、ブレーキペダルに違いを感じますか?

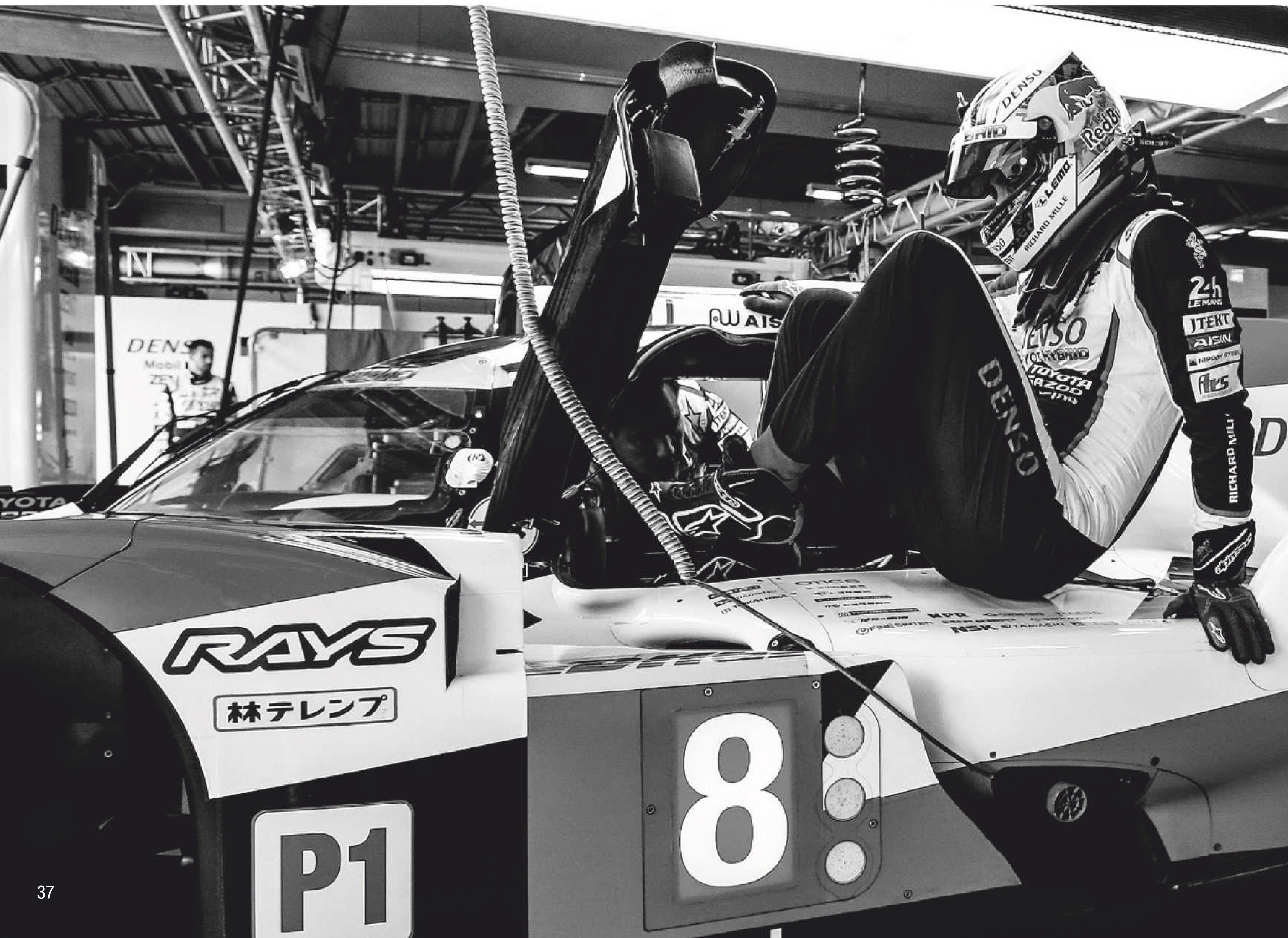
SB:フィーリングは少し違う。それは違った理由からだ。ストレートエンドで以前ほどエネルギーを回復していない。以前はそこでリカバリーがあり、8MJになるまである程度のリカバリーをしなければならなかった。いまはフラットアウトでコーナーに到着し、ハードブレーキングするので違う感覚だ。以前は減速があり、ブレーキは大きくなかった。いまはフロントにひとつのモーターがあるだけで、リヤには何もないから、アシストは以前よりやや小さい。だから、ブレーキペダルを強く踏む必要があると感じる。いまはそのあたりのファインチューニングを行なっているところだ。

──新しいサスペンションシステムは走りにどう影響していますか?

SB:TS050とはかなり違うクルマなので、きちんとした比較をするのはとても難しい。重いクルマ、制限された4輪駆動、制限されたダウンフォース。ドライビングは少し難しくなった。これまでのインターリンクサスペンションは空力を改善するものだった。いまのクルマは低速域では素晴らしいパフォーマンスがあるけど、高速域ではダウンフォースが少ないし、クルマが重いために遅くなった。

──新しいタイヤはいかがですか?

SB:まず、ミシュランの仕事ぶりの良さに驚かされるね。クルマが新しくなったけど、それを見たことがない彼らに最初からベストのタイヤを供給してもらおうと期待することはできない。彼らはリスクを抑えつつ耐久性との妥協点を見つける必要があるが、豊富な経験を持っており、何をすべきかを理



解している。タイヤは少し重くなったけど、それはクルマが重くなったことが理由かもしれない。そして、彼らは安全性を確保したいと考えている。いまはミシュランとのハードワークで、信頼性を高めながら、タイヤ開発にも全力で当たっているところだ。直近のテストでは大きく進歩し、乗りやすいマシンになった。TS050では最後のころに多くの進歩をさせることができなかった。そうすることが求められない競争になっていたからね。いまはまた、そこに全力を投じている。

――コクピットの印象や使い勝手はTS050と比べると、どうですか?

SB：あまり変わらない。外見はプロトタイプのように見えるけど、コクピット内がTS050に似ていることにみんな驚くだろうね。GR010のシャシーは大きく、着座位置は我々の経験から改善がされている。コクピットのボタン類はTS050と似ている。冷却関係は改良されていて、バッテリーはコクピットにはなく、ドライバーの後方、燃料タンクの横にある。コクピットには大きなスペースができた。コクピットがかなり大きくなったようにも見えるけど、本当にそうなのかは分からない。ただ、コクピット内は以前よりモノが少ない。いずれにしても、TS050で不満の出ていた多くの細かい部分が改善された。ポイントはクルマがワイドになったということ。コクピットに座ってみると、クルマが大きくなっていると分かる。

――コクピットはTS050から少し





後退した。視界に影響はありますか？
SB：答えはイエス。アウディの最後のクルマでは着座位置が少し下がり、シートが少し高くマウントされていた。自分たちもそれを目指し、それによってマシンのルックスも良くなった。
――コーナーの見え方は少し悪くなっているのでしょうか？
SB：ドライバーはかなり後方に着座する。クルマが少し長くなっていると感じるね。少し慣れは要るけど、（コーナーで）何も見えないというほどではない。TS030はTS040より

ストレートエンドでの回生が減り ブレーキングはハードかつヘビーに行なっている

Impression by
Sébastien Buemi
*LET'S TALK ABOUT **GR010 HYBRID.***

大きいクルマだったけど、シートポジションが寝ていて、視界はとても悪かった。いまはTS050と同じぐらいの視界が得られているのだから、そこはとてもいいところ。ステアリングホイールはTS050とほとんど一緒だけど、進歩しているところも少しあり、まわりの人たちが考えているよりもプロトタイプ的なものになっている。クルマが重くなったのでアシストを大きくしてあるが、TS050に比べるとアシストはやや小さいように感じたので、ほぼ同じフィーリングになるようアシストを強めた。



――高速での安定性は？
SB：そこはクルマのパフォーマンスで重要な要素。規定より大きなダウンフォースは出せないので、安定感をいかに高くできるかを目指している。コーナリングの安定性を高めることは可能なので、そこにも取り組んでいるところ。昨年の自分たちと比べても、かなりいいレベルに達していると思う。
――1シーズン目、1セットのタイヤでどれぐらいの距離を走れるようになりたいと考えていますか？
SB：目指しているのは、WECの通常のサーキットでダブルスティントを行なえるようになること。ル・マンでは4スティント。その実現に取り組んでいる。この数年間のレギュレーションでは使用できるタイヤのセット数が減らされているので、自分たちの目標を達成したいと考えているよ。



逆風、吹き荒ぶ

新世代トップカテゴリーの導入が LMP2とGTEの衰退を加速させる

LMH、LMDhという新たな車両規定の導入により
耐久レース界は新たな時代の幕開けを迎えるが
新トップカテゴリーの登場によって
これまでこのカテゴリーを支えてきた
LMP2とLM GTEはどのような影響を受けるのか

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：LAT／FIA WEC／TOYOTA

言葉は常に進化する。古くから存在する言葉やフレーズが忘れ去られていく一方で、新しい言葉や表現が登場し、普及していく。最近、英語圏で使用頻度が高まっているのが、〝nerf（ナーフ）〟という言葉だ。もしかしたら日本の読者諸兄にも聞いたことがあるという人もいるかもしれないが、これはオンラインゲーマーのあいだで人気の高い表現で〝ビデオゲームにおけるアップデートなどで、キャラクターやアイテムなどのパワーを低下させる〟という意味の単語だ。つまり、弱体化だ。

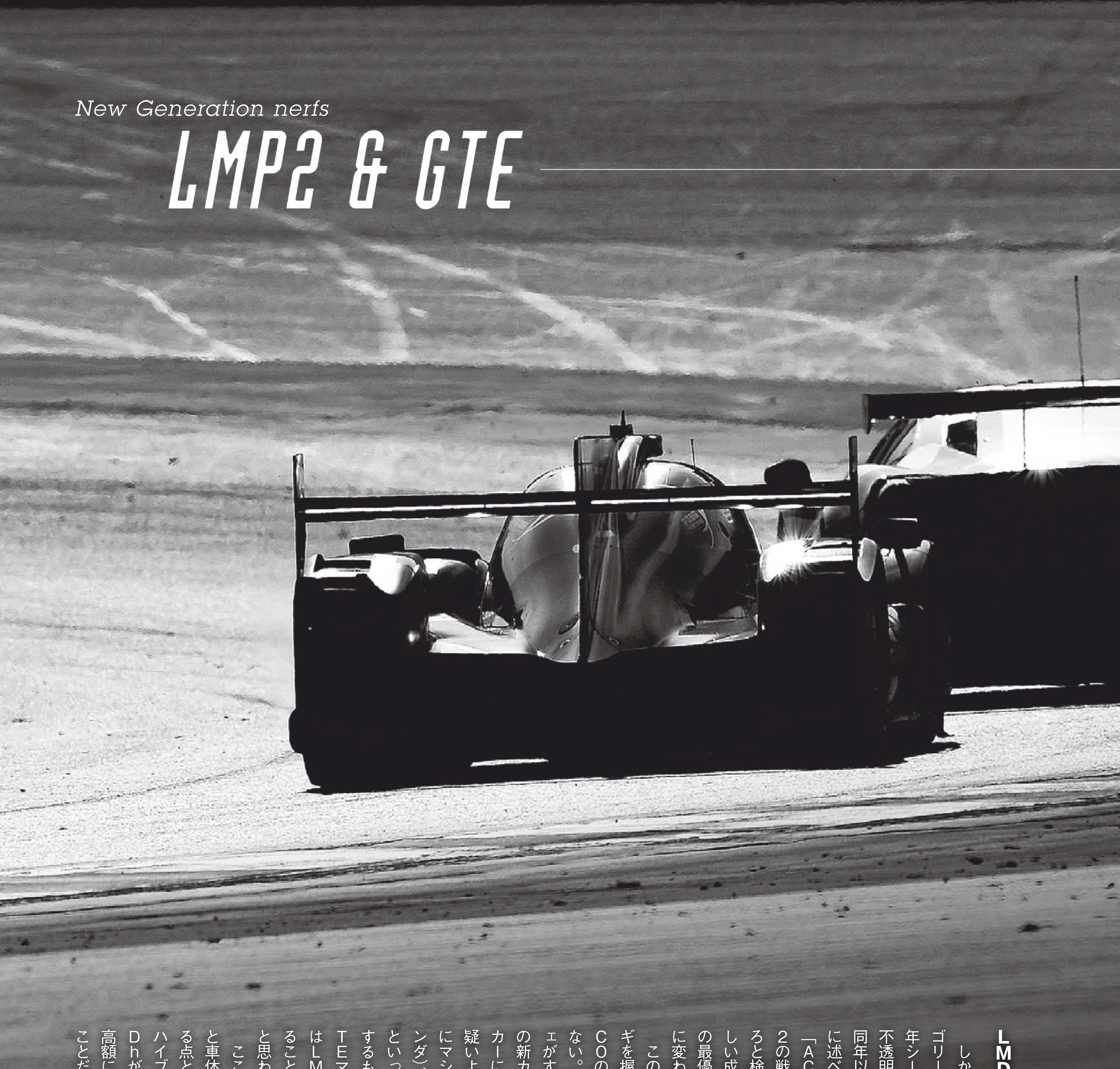
言葉の移り変わりという意味では、モータースポーツの世界でも状況は同じだ。新しい言葉やフレーズが次々に登場してくる。次第に人々はＬＭＰ１という言葉を使わなくなり、ＬＭＨやＬＭＤｈという言葉を使うことが増えてくるだろう。

国際規模のスポーツカーレースに新たなトップクラスのマシンが登場するとき、選手権の主催者にとっては頭の痛い問題が生じることはたびたびあり、現在もそういう状況になっている。今後導入されるＬＭＨやＬＭＤｈのマシンのサルト・サーキットでのラップタイムは3分30秒程度と見積もられている。これではＬＭＰ１はおろか、ＬＭＰ２にもスピードで劣ることになる。２０２０年のＬＭＰ２クラス最速マシンがマークしたタイムは、予選で3分24秒台、レーストリムでは３分27秒台と、これまでのＬＭＰ２マシンは新世代トップカテゴリーよりはるかに速かったのだ。

このようにパフォーマンス面で矛盾が生じることを受けて、ＡＣＯとＦＩＡは、21年以降にLMP2クラスを〝ナーフ〟することにした。両団体は昨年の終わりに「すべてのシリーズのＬＭＰ２に搭載しているギブソン製エンジンのパワーを40ｂｈｐ引き下げる」という共同声明を発表。こうしたパフォーマンスの下方修正はコストの削減につながると言われているが、エンジンの寿命がわずかに延びること以外、チーム側に経済的に還元されることはなさそうに思われる。

これは新たに登場するＬＭＨマシンのパフォーマンスをＬＭＰ２マシンが上回らないようにするための暫定的な措置であり、同様に技術的に似ているＬＭＤｈ規定のマシンにも配慮したかたちだ。

ＬＭＰ２マシンのペースを落とすさらなる施策として、ドライバーに関する規則も厳しくされている。全チームにブロンズランクのアマチュアドライバー、あるいはふたりのシルバードライバーの起用を義務づけることで、クラストップのマシンの速さは変わらないとしても、ＬＭＰ２の平均的なペースはかなり落ちることが予想される。



New Generation nerfs

LMP2 & GTE

LMDhとの棲み分けがカギに

しかし、LMDhという新たなカテゴリーが登場することになっている23年シーズン以降のLMP2の先行きは不透明だ。FIAとACOの双方は、同年以降のLMPに関して、次のように述べている。

「ACOとFIAは23年以降のLMP2の戦略を明確にするために、いろいろと検討している。17年以来、素晴らしい成功を収めているこのカテゴリーの最優先事項はコスト管理であることに変わりはない」

このクラスの将来にとって重要なカギを握るのはコストだろうが、事はACOの思惑どおりにならないかもしれない。LMDhにはアウディやポルシェがすでに参戦を表明しているが、この新カテゴリーのコストの低さはメーカーにとって大きな魅力であることは疑いようがない。現在、DPiクラスにマシンを投入しているアキュラ（ホンダ）、マツダ、キャデラック（GM）といったメーカーは、その活動を継続するものと思われる。また、LMGTEマシンを展開しているフェラーリはLMDhプロジェクトを精査していることを認めており、BMWも同様だと思われる。

ここで重要なポイントは、LMP2と車体の大部分を共有し、大きく異なる点といえばボディワーク、エンジン、ハイブリッドシステムだけであるLMDhが、現行のLMP2よりも大幅に高額になることはないだろう、ということだ。そのため、これまでLMP2



TOYOTA

カテゴリーで活動してきたプライベーターは今後、LMP2ではなくLMDhを選ぶ可能性がある。エントラントとしては、資金的に余裕があれば当然オレカよりもポルシェのマシンを走らせたいと思うだろう。そしてポルシェも、単にカスタマーにマシンを供給するだけにとどまらず、積極的に関わっていくことを表明している。

「ポルシェモータースポーツの歴史を振り返ってみると、トップクラスにカスタマーがいるのはごく当たり前のことだ。彼らがワークスチームと競い合ったり、ビッグレースで優勝したりしたこともある」と、ポルシェのファクトリー・モータースポーツ部門のディレクターを務めるパスカル・ツーリンデンは語る。

「ポルシェが優勝すれば私たちは満足だ。このプロジェクトに関わることによって、私たちの伝統やDNAに立ち返ることができる。マシンが複雑ではなく、コストも抑えられているため、プライベートチームはより簡単にレースに参戦できると思っている」

整理すると、23年のLMP2カテゴリーがプライベーターにとって魅力的であり続けるためには、現行のマシンよりコストを抑えなければならず、さらにLMDhマシンとの差別化を図るためには、これまでよりもスピードを落とす必要がある。そのために、共通パーツの割合増加や、しっかりと承認を受けたロングライフ性能に優れた設計のパーツを採用することが考えられる。また、パワーを抑えたエンジンとして、LMP3で使用されているニッサン製のV8エンジンや、噂になっているトヨタのBizシリーズを選択する可能性もある。

コストはともかく、スピードを抑えられ弱体化されたLMP2が、プライベーターたちにどのように受け止められるのかはまだ分からないが、いまのところあまり高い関心を集められている様子はない。

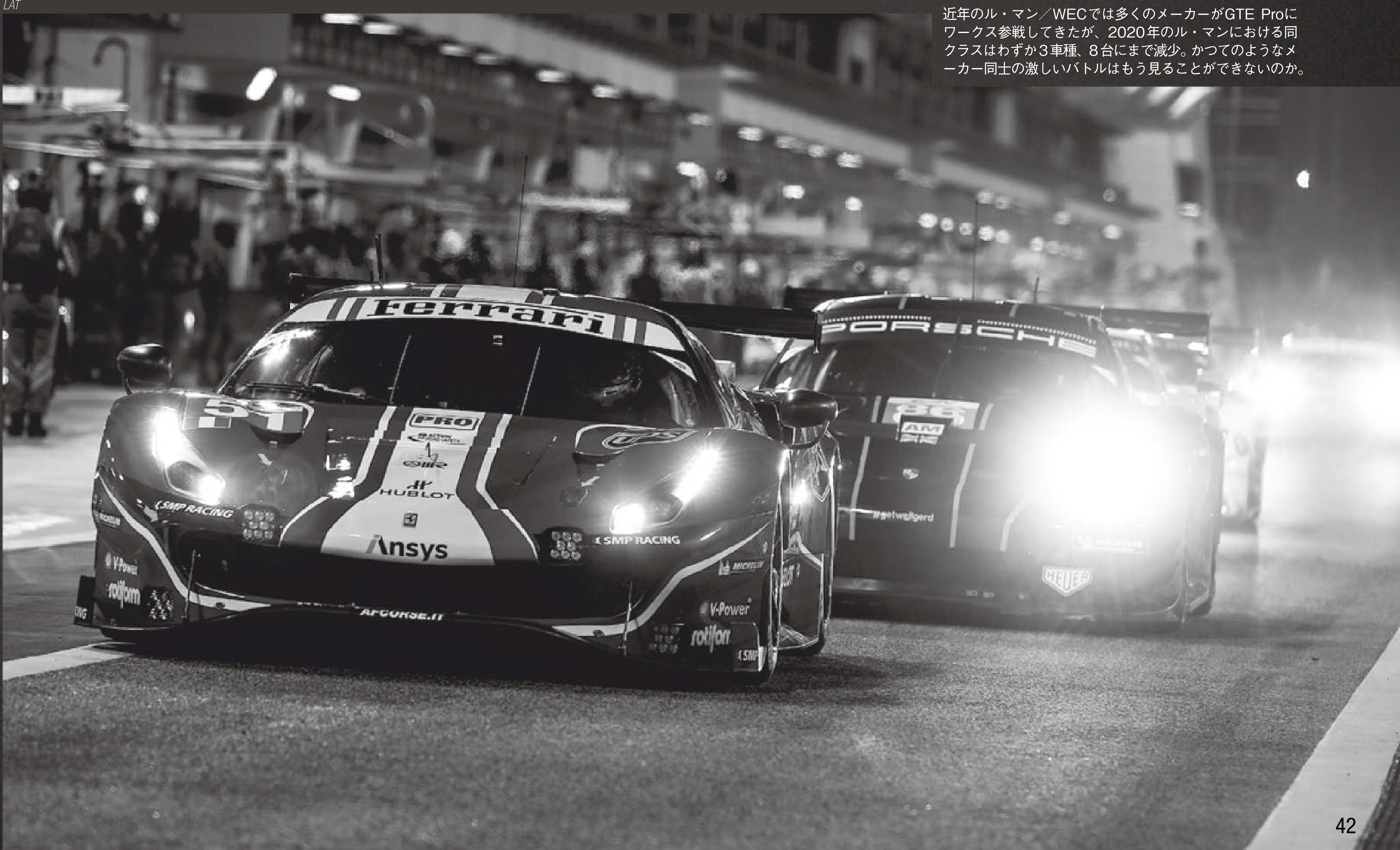
WECにおけるLMP2クラスでは、2020年までタイヤはマルチメイクだったが、21年からはグッドイヤー製のワンメイクタイヤに。その一方でこれまでグッドイヤーと争ってきたミシュランは、ハイパーカークラスにタイヤを独占供給する。



FIA WEC

New Generation nerfs LMP2 & GTE

LAT



近年のル・マン／WECでは多くのメーカーがGTE Proにワークス参戦してきたが、2020年のル・マンにおける同クラスはわずか3車種、8台にまで減少。かつてのようなメーカー同士の激しいバトルはもう見ることができないのか。



FIA、ACO、IMSAはこの危機に対し何らかの手を打たなければならない

GTEは瀕死状態に？

一方で、世界的な景気後退とあいまって、LMDhとLMHの人気の高まりがGTEカテゴリーにプレッシャーを与えている。

各メーカーはこのカテゴリーに対する関心を失いつつあるようだ。21年からF1に参戦するアストンマーティンは、すでにヴァルキリーによるLMHプロジェクトを再評価しているが、20年限りでGTEでのワークス活動を終了。ポルシェもGTチームの規模を縮小したほか、コルベット・レーシングに至ってはアメリカ以外のレースに出場するのはル・マンのみとし、カスタマーカーの販売もほとんど行なっていない。カテゴリーが存続するならば、BMWはIMSAのGTLMクラスへのエントリーを継続する模様だが、それも確約されているわけではない。また、正式なワークスチームは持たずにAFコルセを強力にサポートしているフェラーリは、マシンの販売を続けたいという意向を持っているが、LMDhに参入した場合、GTEプロジェクトがおろそかになる懸念も示している。

「新しいプラットフォームを推進していけば、GTE Proは消滅してしまう」と、昨年フェラーリのGTレース部門の責任者を務めるアントネッロ・コレッタは、警告を発していた。

「GTE Amは数年間継続することができるかもしれない。別の選択肢として考えられるのは、GT3をWECに組み入れることだ。これが可能かどうか、私には分からない。GT3カーを作っているメーカーは、13から14社もあるので、ひとつのクラスをまとめるのは難しい」

これはスポーツの運営団体が痛感している問題点だ。とりわけ、ワークスでの活動が主体となるGTレースの存続が強く求められているアメリカではなおさらだ。

「私たちはGTレースの進化を認識しており、現行のメーカーおよび、将来的にパートナーになるであろうメーカーと協力して、長期にわたる解決策の構築を模索しているところだ」と、IMSA会長のジョン・ドゥーナンは20年シーズンの終わりにメディアに語っていた。具体的な解決策は明らかにされていないままだが、どうやらGTEの寿命はつきようとしているようだ。ル・マンでは、GTクラスがそれに代わるものになるとしたら、GT3かSROの新たなGT2カテゴリーのいずれかにならざるを得ないだろう。とはいえ、いずれについてもはっきりと言及されているわけではない。

ひとつの解決策としては、ワークスチームはGTレースに参戦できないようにし、アマチュアチーム専用にするというアイデアもあるが、メーカーのマーケティング資金がシリーズオーガナイザーに影響を与えることを考えると、現実的ではなさそうだ。

プライベーターにとって、国際的なスポーツカーレースの将来は非常に心もとない。このスポーツ最大の危機を乗り越えるために、当然、IMSAやFIA、ACOは何らかの手を打たなければならない。



ル・マンの歴史から考える
LMHの未来とトヨタの課題

競技者として。

常に時代に合わせて車両規定を変更してきたル・マン特集の最後に、耐久クラシックの歴史の一部を振り返りながらこれからの最高峰クラスとトヨタの未来を考える

Text：大谷達也（Tatsuya Otani）
Photo：TOYOTA

トヨタのル・マン参戦マシンとなるハイパーカーが発表された。これでLMHとLMDhを最高峰クラスとするル・マン24時間の姿がより具体的になったといえる。まずは、久しぶりにもたらされた明るいニュースを心から歓迎したい。

この発表に触れて脳裏をよぎったことがふたつある。ひとつは、これまでの変遷から予想されるル・マン24時間の未来について。いまひとつは、ル・マン参戦で成し遂げたトヨタの功績と今後の課題である。

私よりはるかにル・マンの裏事情に詳しいとある人物から「ACOは基本的にプロトタイプカーが主役となることを望んでいる」という話を聞いたことがある。真偽のほどは不明だが、「なるほど」と思わざるを得ない。

1923年に始まったル・マン24時



間は、60年代からプロトタイプカーが台頭し始め、この傾向はグループCが終焉を迎える90年代初頭まで続いた。

グループCが突如として消え去ったとき、ACOはその穴を埋めるためにありとあらゆる車両に出場のチャンスを与えたが、ここで大きな役割を果たしたのが市販車ベースのGTカーだった。この潮流は〝GTバブル〟が弾ける99年まで続き、ル・マンの危機を救ったのである。

その後はアウディ、プジョー、トヨタ、ポルシェのプロトタイプカーが参戦したものの、この20年間、最高峰クラスに挑戦する自動車メーカーは1社か2社というシーズンが大半で、プロトタイプカーでは多くのメーカーを呼び込めない現実が浮き彫りになった。

そこでハイパーカー・クラス構想＝LMHが浮上したわけだが、これは名前が異なるだけで、ロードカーを転用するという意味では90年代のGTレーサーとぴったり重なる。「夢よ、もう一度」というわけだ。

幸い、トヨタGRスーパースポーツ、アストンマーティン・ヴァルキリー、メルセデスAMGプロジェクトワンなど〝候補車〟が存在したため、計画は成功するかに思えたが、21年に参戦する大メーカーはトヨタのみ。SCGやバイコレスではこれまでのレベリオンと同じで、本当の意味でトヨタのライバルとはなり得ないだろう。

そこに救世主のごとく現れたのがLMDh規定で、ポルシェとアウディが早々と参戦の意向を表明した。低コストで参戦できる点が自動車メーカーの関心を引いたようだが、プロトタイプカーが主役になりうるという点もACOの意向とぴったりマッチする。LMHの動向次第ではあるものの、私はLMDhがル・マンの未来を担うことになっても驚かないだろう。

その一方、またも孤軍奮闘となりかねなかったトヨタだが、プジョーが1年遅れでの参戦を表明してくれたのは幸いだった。ここに、トヨタのル・マン活動に寄せる私の思いを記しておきたい。

まずは、ポルシェが撤退してからも単独でル・マンを支え続けたその功績を称えたい。都合がいいときだけ参戦して、都合が悪くなるとすごすごと撤退する日本企業が少なくないなか、「伝統の火を絶やしてはいけない」という思いからル・マンに挑み続けたその姿勢はどれほど賞賛しても賞賛しすぎることがない。日本人の誇りであるだけでなく、ACOにとってもトヨタはアウディと並ぶ恩人だろう。

ただし、それは自動車メーカーとしての功績の部分であって、レースを戦うコンペティターとしては課題が残る。そう、トヨタはまだ大メーカーを打ち倒してル・マンの栄冠を手に入れたことがないのだ。そんな雪辱を果たす絶好の機会が、来シーズンに控えたプジョーの参戦である。ただし、22年にプジョーに勝っても、まだ物足りない。23年、さらには24年と連覇して、初めてトヨタはル・マンのレジェンドとなれるのではないか？

そのときがやってくるのを、私は首を長くして待っている。

Translation：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT

トニー・ドジンズ ● Tony Dodgins
Nationality：United Kingdom

厳しいときこそ楽しげな面に目を向けよう

刮目すべき7つの戦い

アルファタウリが角田裕毅と契約するなど
多くのチームが新たな顔ぶれで2021年シーズンに臨む
今季はチームメイト同士の争いが注目どころのひとつになりそうだ

日本の読者の皆さん、ハッピーニューイヤー！　今年がより良い年になることを誰もが望んでいるが、イギリスなど欧州の国々は再びロックダウンに突入した。開幕戦オーストラリアGPも開催されるか定かではないが、こんなときこそ“ポジティブ”な面に目を向けよう。というのも、今年のF1は７チームがラインアップを変更するのだ（本項執筆時点でルイス・ハミルトンはメルセデスとの契約を更新していないが、残留はほぼ確実と見られる）。

レッドブルはクリスマス休暇の直前、21年はアレクサンダー・アルボンに代わり、セルジオ・ペレスがステアリングを握ることを発表した。レッドブルのシートはペレスにふさわしい。昨年のペレスは新型コロナ感染で２戦を欠場したが、サクヒールGPで初優勝を遂げ選手権４位を獲得。いま絶頂期にいることは間違いない。ただし、今季の僚友マックス・フェルスタッペンは、ランス・ストロールとはレベルが違う。昨年のフェルスタッペンは、アルボンに対し予選タイムで平均0.5秒以上の差をつけた。僚友にそれ以上の差をつけたのは、ウイリアムズのジョージ・ラッセルだけだ。ペレスはGP2時代から予選一発の速さよりもレース運びのうまさで高い評価を得ていた。F1昇格後はマクラーレンに所属した13年につまずいたものの、フォース・インディア／レーシングポイント（現アストンマーティン）で評価を挽回した。フェルスタッペンは彼のF1キャリアで最強のチームメイトだが、予選でのタイム差を0.3秒以内に抑えられれば上出来だ。

マクラーレンはフェラーリに移るカルロス・サインツに代わって、ダニエル・リカルドを迎えた。リカルドとランド・ノリスの戦いもかなり見応えがありそうだ。ノリスは19年にマクラーレンからF1デビューを果たすと、より経験豊富なサインツに負けない活躍をいきなり見せた。だが、リカルドはさらに格上だ。レッドブル初年度の14年にセバスチャン・ベッテルを凌駕し、その後もフェルスタッペンと互角に戦った。微笑を絶やさない人懐こさとは裏腹に、かなりタフな一面も持っている。もしノリスがサインツと同じような友人関係を築こうと思っていたら、あきらめたほうが良さそうだ。

そしてリカルドの抜けたアルピーヌ（旧ルノー）には、フェルナンド・アロンソが復帰する。彼はいまでもハミルトン、フェルスタッペン、リカルド、シャルル・ルクレールとともに、トップ５に入る実力の持ち主。昨年リカルドを相手に苦労したエステバン・オコンには、より過酷なシーズンが待っている。

元世界王者のベッテルは今季をアストンマーティンで戦う。彼の今季のマシンは１年落ちのメルセデスであり、かつての輝きを取り戻す助けになるかもしれない。それでも昨年のペレス以上の速さは見せられないだろうというのが私の見立てだが、ルクレールよりストロールのほうがずっと御しやすいはずだ。もちろん、ストロールの父親がチームにどこまで介入してくるかにもよるが。

フェラーリでのルクレールとサインツの戦いも興味深い。チーム代表のマッティア・ビノットがサインツを獲得したのは、チームメイト同士の確執にうんざりしたからだった。マクラーレンでノリスを尊重したサインツの姿に感銘を受けたわけだ。たしかにサインツはフェアプレイ精神の持ち主だが、彼はWRC王者の息子。ライオンのような気質は間違いなく受け継いでいるし、途中でギブアップすることを何より嫌う。ビノットはサインツがナンバー２に徹することを期待しているだろうが、当のサインツはそれを受け入れるだろうか。

アルファタウリはルーキーの角田裕毅を迎えた。角田は昨年のF2でアグレッシブさと冷静さが両立した走りを披露した。これは下位カテゴリーではなかなか見られるものではない。F1でもその特質を発揮できれば、ピエール・ガスリーを相手に面白い戦いを演じそうだ。

最後にハースだが、ここは唯一ラインアップを一新した。いかにも優等生的なミック・シューマッハーと、ライバルに殴りかかり、女性にいたずらを仕掛けるニキータ・マゼピン……「善」と「悪」の顔ぶれというべきか。だが、これもいざシーズンが始まったらまったく違うイメージに変貌する可能性もある。

とにもかくにも、前向きに楽しもうと思う。世界がこんな状況だからなおさらのことだ。



今号のレポーター
ルネ・デ・ブール
René de Boer
DTM、WEC、WTCRや各種耐久レースをメインに取材。スキー競技のライター業もこなすドイツ在住オランダ人ジャーナリスト。

激動の2020年代、あるのは悲哀ばかりではない

DTMを争うマシンがGT3に変更となるなど、2020年のドイツのモータースポーツ界にはビッグニュースが多かった
20年末にはフォルクスワーゲンが競技活動を終了するなどの悲報もあったが、その一方でポジティブな知らせもしっかり存在した

Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：DTM

“Change is the only constant（唯一変わらないことは、変わり続けること）”とは、ギリシャの哲学者ヘラクレイトスの言葉だ。もちろん、彼がドイツのモータースポーツに精通していたわけではないが、もし現代に生きていたならドイツの現状は自分の論理にぴったり当てはまることに気づくはずだ。

2021年はDTMにとって変革の年となる。最大の変化はCLASS 1からGT3に車両規定を変更することだ。ADAC GTマスターズなどGT3が争う場はすでにドイツ国内に複数存在するため、新たなGT3シリーズをファンが熱狂的に支持するとは到底言い難い状況である。しかし、DTMが生き残るにはプラットフォームを存続させることが唯一の道であり、チーム、サプライヤー、パートナー、オーガナイザーやその他関係者といった、シリーズに関連する人々の職を確保することは、DTMの統括団体ITRの代表であるゲルハルト・ベルガーの最大の使命だった。

ベルガーはCLASS 1車両によるDTMを維持できなかったことを悔いている。21年に向けたルールの案に、GT3ベースの規定とともに、復活の機会が訪れたときに備えてCLASS 1規定を併記し、ドイツの統括団体DMSBに承認を求めて提出したほど、CLASS 1の存続を望んでいた。しかし、アウディがワークス参戦を終了する意向を示し、BMWもそれに追随すると、GT3以外の選択肢は消滅した。

当然ながら、DTMの名前やプラットフォームなどを残したとしてもチームが集まる保証はない。しかし、現状はポジティブだ。香港に拠点を置くGruppeMがメルセデスと契約を交わした最初のチームとなると、2Seasとジェンソン・バトンが率いるジェンソン・チームロケットRJNがそれぞれマクラーレンで参戦することを表明。さらに、20年以上にわたりDTMに出場してきたドイツのアプトスポーツラインとチームロズベルグも継続参戦を明確にしている。今シーズン開幕が現時点では5月末になることから、さらなるエントリーが期待される。

一方で、DTM以外では残念な発表もあった。フォルクスワーゲンのモータースポーツ活動休止だ。50年以上にわたり、同社のプログラムを支えたハノーバーの拠点は昨年末限りで閉鎖。これまでフォーミュラVeeのようなエントリーレベルのシリーズなどを広く展開したほか、F3のエンジンサプライヤーとしても多くのドライバーのキャリア構築に貢献した。

さらにもうひとつ、ドイツの伝説的な名前が消滅しようとしている。名門、シュニッツァーだ。BMWのマシンを駆り世界中のレースシリーズで華々しい活躍を見せてきたのはレースファンならご承知のとおり。BTCCやDTMなどでタイトルを獲得したのをはじめ、ル・マンやニュルブルクリンク、スパ・フランコルシャンの24時間レースでも優勝を重ね、半世紀近くにわたってBMWとともに輝かしい戦績を残してきた。しかし、BMWは同チームとは今後、協力関係を継続しないことを決定。外部からの投資家が現れない限り、ドイツでもっとも有名で、もっとも成功したレースチームの活動が終わりを迎える可能性は高い。

最後はポジティブな話題で今回のコラムを締めよう。アウディは現在、ふたつの開発プログラムに取り組んでいる。22年の参戦を目指しているダカールラリー車両と、23年のデビューが期待されるLDMh車両の開発だ。LMDhにはアウディのほかにはポルシェも参入を発表しており、デイトナ、セブリング、そしてル・マンの伝統的な3大耐久レースに、同じマシンでの総合優勝を目指している。これはグループC時代のポルシェ962以来のことで、エポックメイキングなマシンになると期待されている。カスタマーカーの展開も想定しているとのことで、多くのプライベーターからも注目が集まること必至だ。スポーツカーレースに、ようやく明るい未来がやって来そうだ！



すでに複数のチームとメーカーがグリッドに並ぶ見込みとなった2021年のDTM。ベルガーはシリーズの公式サイト上で「21年の目標は少なくとも5つの異なるブランドから20台のマシンが参加すること」と明かしており、さらなるエントリー増に期待をかけている。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

目前にせまる“歴史的な転機”

この原稿を書いている時点で日本政府は、また緊急事態宣言を発出する方向だとニュースが流れている。新年早々、まったくもって気が重くなる話だが、前代未聞の世界的危機を乗り越えるための試練だと思えば、甘んじて受け入れもしよう。

ご存じのように、我が国内レース業界は、新型コロナウイルス感染が拡大した昨年、開幕を延期して年間スケジュールを１年の後半に凝縮。これによって当初予定のレース数を減らさず、しかもそのあいだ、クラスターを発生させることもなくシーズンを無事終えることに成功した。

このあいだ、業界はチームやドライバーのみならずプロモーターやサーキットはもちろん、我々メディアに関わる人間も含めた関係者が一丸となって、コロナ禍のなかで国内レースを開催するべく努力を重ねた。その過程で、多くの人間が国内レース界の存在意義や価値を再確認するとともに、それを支えてくれるファンのありがたみを認識し直すことになったのだから、コロナ禍も悪いことばかりではなかったと思う。

ただ、メディアの一員としては正直大変だった。というのも、昨年後半は毎週のように大レースが続き、感染拡大防止管理のためレースごとに取材申請が求められ、該当レースの２週間程度前から毎日のように体調申告レポートを送り、場合によっては事前にオンラインミーティングに出席しなければならなかったからだ。

問題は、レースごとに体調申告レポートの形式が異なることだった。レースはほぼ毎週あり、異なる形式の体調申告レポートを２週間前から送り始めると、取材申請と体調申告レポートが絡まり合って、自分がその日、何のレースのためにどんな形式でレポートを送ればいいのか分らなくなってくる。そして、その混乱のなかで次の取材申請をしなければならないというわけだ。

シーズン終盤はもう取材のための手続きで疲れ果てて頭も混乱してグダグダになった。言うまでもなく、我々の仕事は現場に立ち会えばいいというものではない。むしろそこから始まるわけで、言ってしまえば「手続き」は余計な仕事なのだ。その手続きが複雑怪奇で、しかも積み重なったものだからひと苦労だった。でも、国内レース開催維持のためと思って、求められる手続きは（あちこちに迷惑をかけながらも）完遂したし、締めくくりに素晴らしいレースを見せてもらえて本当に良かった。

だからといって、いまのぼくはまた緊急事態宣言が発出されたところで「2021年もまた去年のように乗り切ればいいんだ、ボクたちにはそれができるんだ」と楽観しているわけではない。それどころか、今年はおそらく昨年より厳しいシーズンになるだろう。場合によっては国内レース界にとって痛みをともなう歴史的な転機がやってくるのではないかと恐れている。

昨年の国内レース界はさまざまなかたちで制限を受けたけれど、幸いなことにシーズンに向けての契約は終わった状態だったので、コロナ禍以前に決まった予算がそれなりに動いた。だからこそ、開幕は遅れたものの全レースを開催できたし、基本的に脱落するチームもなかった。

でも今年の予算は昨年、コロナ禍で日本経済が深刻な危機を迎えているなかで組まれたのだ。日本レース界で動く資金はどう考えても縮小するだろう。昨年末、とある有力チームのオーナーふたりと今年のレース界について話す機会があった。

ふたりは「今年もこれまでと同じボリュームでシリーズを開催する予定になっているが、シリーズをコンパクト化しなければ資金不足で活動が立ち行かなくなるチームが出てくるのではないか」と心配していた。ぼくもまったく同意見である。

また、昨年の状況を考えれば、外国人ドライバーが安定して出走するためには日本国内に定住する必要があり、そこまでできない外国選手は国内レースへの参戦を見合わせることになるだろう。当然そのぶん、海外から人も資金も入ってこなくなる。ここでも今年は難しいシーズンになる。

もちろん、この難局に国内レース界は昨年同様一丸となって立ち向かうだろうし、ぼくにもその決意はある。でも今年の条件は昨年よりもはるかに厳しくなるに違いないのだ。ぼくたちはおそらく昨年よりももっと大きな波を乗り越えなければならなくなる。そう考えると、例年とは違う、不安と緊張を覚えながら新年を過ごさざるを得ないのである。



Photo：田村 翔（Sho Tamura）

auto sport No.1545 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

12/21 [mon]

F1 FOMの次期CEOに就任するステファノ・ドメニカリ、「将来の競技規則と技術規則を簡素化するとともに、次世代エンジンのコスト低減を目指す」とコメント

12/22 [tue]

SF 合同テスト＠富士 1日目 TCS NAKAJIMA RACINGから参加の山本尚貴がこの日のトップタイムをマーク

12/23 [wed]

FE シリーズが2021年1月16～17日に開催される予定だった2020／21年の開幕戦・第2戦のサンティアゴE-Prixを新型コロナウイルスの感染再拡大の影響により延期すると公式SNSで発表

SF 合同テスト＠富士 2日目 DOCOMO TEAM DANDELION RACINGの福住仁嶺がこの日のトップタイムをマーク

SF 2015年と17年にドライバーチャンピオンに輝いた石浦宏明が、2020年限りで同シリーズからの「卒業」を発表

WEC CARGUY RACING、2021年シーズンのフル参戦を断念したことを明らかに

WEC アストンマーティン、LM-GTEカテゴリーでのワークス活動を終了し、2021年以降はカスタマーチームのサポートに専念すると発表

EVENT 東京オートサロン事務局、幕張メッセで1月15～17日のあいだで開催する予定だった第38回東京オートサロンを中止することを明らかに

12/24 [thu]

F1 2020年の12月15日から入院していたウイリアムズの元チーム代表であるフランク・ウイリアムズが、容態が快方に向かい退院したことが明らかに

12/25 [fri]

『オートスポーツ』No.1544 発売

12/26 [sat]

F1 元F1ドライバーのデイビッド・クルサードが2021年にハースからデビューするミック・シューマッハーについて「可能な限り早くチームメイトのニキータ・マゼピン以上の戦果を挙げる必要がある」とコメント

12/27 [sun]

GT スバル、2021年のGT300クラスに投入する新型BRZをYouTubeなどで公開

12/28 [mon]

F1 レッドブルのモータースポーツコンサルタントを務めるヘルムート・マルコがアレクサンダー・アルボンの処遇について「新型コロナウイルスなどの影響により、他のチームが急きょドライバーが必要な状況になった場合、彼を貸し出す用意がある」とコメント

12/29 [tue]

F1 ルイス・ハミルトン、2020年シーズンについて「自由と仕事について適正なバランスが必要だと言うことを学んだ」とコメント

12/30 [wed]

F1 2021年の暫定競技規則が公開され、金曜フリー走行の時間が90分から60分に短縮される見通しであることが明らかに

12/31 [thu]

F1 ダニール・クビアトが2020年限りでレッドブルとのドライバーマネジメント契約を解消したことが明らかに

WRC ヒュンダイi20クーペWRCを駆りセミワークスチームから2020年のWRCにスポット参戦したピエール・ルイ・ルーベが、21年シーズンの全戦に出場することを明らかに

1/1 [fri]

F1 マックス・フェルスタッペン、2020年シーズンにメルセデス勢の独走を許したレッドブルを非難する一部報道について「怒りを覚えた」とコメント

1/2 [sat]

F1 アルファタウリのテクニカルディレクターを務めるジョディ・エギントンが2021年型マシン開発について、20年型レッドブルのリヤエンドを使用しない方針であることを明らかに

1/3 [sun]

RALLY ダカールラリー 1日目 ステージ1が行なわれカルロス・サインツ（MINI JCWバギー）が総合トップに。2番手にステファン・ペテランセル（MINI JCWバギー）、3番手にマーティン・プロコップ（フォード・ラプターRSクロスカントリー）

1/4 [mon]

F1 2021年3月21日に開催される予定の開幕戦オーストラリアGPが、新型コロナウイルスの感染再拡大の影響により延期される可能性が高いとの報道

WEC 2021年のLMP2クラスに初参戦するインターユーロポル・コンペティションがドライバーラインアップを発表。ランガー・バン・デル・ザンデとアレックス・ブランドルが加入したほか、開幕戦セブリング12時間にエリオ・カストロネベスがスポット参戦することも明らかに

DTM 2021年はレッドブルのテスト＆リザーブドライバーを務めるアルボンが、DTMにスポット参戦することが明らかに。なおチームメイトは20年にFIA F3に参戦したリアム・ローソンとなる模様

RALLY ダカールラリー 2日目 ステージ2が行なわれ、ペテランセルが総合トップに浮上。2番手にサインツ、3番手にナッサー・アル-アティヤ（トヨタ・ハイラックス）

1/5 [tue]

F1 マクラーレン、ランド・ノリスが新型コロナウイルスに感染したことを明らかに

F1 ウイリアムズ、2022年からメルセデスとの技術提携を拡大すると発表。パワーユニットに加え、ギヤボックスなど他のパーツの供給も受けることを明らかに

INDY パトリックレーシングのチームオーナーを務めたパット・パトリック氏が逝去。享年91

FE シリーズが2月26～27日に開催が予定されている第3戦および第4戦のディルイーヤE-Prixについて、当初のスケジュールどおりにレースを行なうことが公式SNS上で明らかに

WEC WECとELMSの運営組織であるLMEMが、2020年限りでCEOを退任したジェラール・ヌブーの後任を発表。かつてダカールラリーの副ゼネラルマネージャー兼スポークスマンなどを歴任したフレデリック・ルキアンが就任したことが明らかに

RALLY アンドレス・ミケルセン、トックスポーツWRTのシュコダ・ファビア・ラリー2エボを駆り2021年のERCヨーロッパ・ラリー選手権へ参戦する予定であると発表

RALLY ダカールラリー 3日目 ステージ3が行なわれ、ペテランセルが総合トップをキープ。2番位にアル-アティヤ、3番手にマシュー・セラドーリ（センチュリー CR6）

1/6 [wed]

F1 ヨーロッパラウンドの決勝開始時刻が、これまでの15時10分から現地時刻の14時に変更される見通しであることが明らかに

INDY 2021年シーズンの開幕戦セントピーターズバーグが、当初開催が予定されていた3月7日から第2戦にあたる4月25日へ延期されたことが明らかに

IMSA ウェザーテック・レーシング、2021年のウェザーテック・スポーツカー選手権のGTLMクラスに、ポルシェ911 RSRの1台体制でフル参戦することを発表。参戦にあたり、18年にル・マン24時間のLM-GTEAmクラスを制したプロトン・コンペティションのサポートを受けることも明らかに

WRC Mスポーツ・フォードが2021年シーズンの参戦体制を発表。テーム・スニネン、ガス・グリーンスミスが残留した一方、20年のWRC2クラスでランキング3位となったエイドリアン・フルモーがラウンド毎にスニネンとフォード・フィエスタWRCをシェアし参戦することが明らかに

RALLY ダカールラリー 4日目 ステージ4が行なわれ、ペテランセルが総合トップをキープ。2番位にアル-アティヤ、3番手にサインツ

1/7 [thu]

F1 アストンマーティン、アメリカのITコンサルティング企業であるコグニザントとタイトルスポンサー契約を結んだことを発表

WEC LMP2クラスに参戦するJOTAがドライバーラインアップを発表。ストフェル・バンドーン、トム・ブロンクビスト、ショーン・ゲラエルの3名を起用することを明らかに

IMSA ハイクラス・レーシング、2021年のウェザーテック・スポーツカー選手権の開幕戦デイトナ24時間のドライバーラインアップを発表。フェルディナンド・ハプスブルク、アンダース・フィヨルドバッハ、デニス・アンデルセン、ロバート・クビカが参戦することが明らかに

RALLY ダカールラリー 5日目 ステージ5が行なわれ、ペテランセルが総合トップをキープ。2番位にアル-アティヤ、3番手にサインツ

1/8 [fri]

WRC 2021年の改定版スケジュールが公開。8月19～22日に開催が予定されていた第9戦イギリスの開催がキャンセルされ、代替イベントとしてベルギーのイープル・ラリーが新たに加わったことが明らかに

RALLY ダカールラリー 6日目 ステージ6が行なわれ、ペテランセルが総合トップをキープ。2番位にアル-アティヤ、3番手にサインツ

1/9 [sat]

F1 中国GPのゼネラルマネージャーを務めるヤン・イービンが、4月11日に開催を予定している同イベントについて「今年後半への移動を希望するという要望を正式に提出した」とコメント

1/10 [sun]

RALLY ダカールラリー 7日目 ステージ7が行なわれ、ペテランセルが総合トップをキープ。2番位にアル-アティヤ、3番手にサインツ

1/15 [fri]

RALLY ダカールラリー フィニッシュ

『オートスポーツ』No.1545 発売 この号です

1/21 [thu]

WRC 開幕戦モンテカルロ

1/22 [fri]

IMSA テスト＠デイトナ

WRC 開幕戦モンテカルロ

1/23 [sat]

IMSA テスト＠デイトナ

S-TAI 最終戦鈴鹿

WRC 開幕戦モンテカルロ

1/24 [sun]

IMSA テスト＠デイトナ

WRC 開幕戦モンテカルロ

1/29 [fri]

『オートスポーツ』No.1546 発売

※このページの情報は1月11日(月)時点のものです

auto sport CONTENTS

auto sport 2021年1/29号（隔週金曜日発売）
2021年1月15日発売　第58巻第2号　通巻1545号

No.1545 1/29号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	太田進之介	Shinnosuke Ohta
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
	柴崎拓見	Takumi Shibasaki
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	TOYOTA	

FEATURE

SPECIAL FEATURE

On the EDGE ── 情報がレースをもっと楽しくする

IRREGULAR

REGULAR

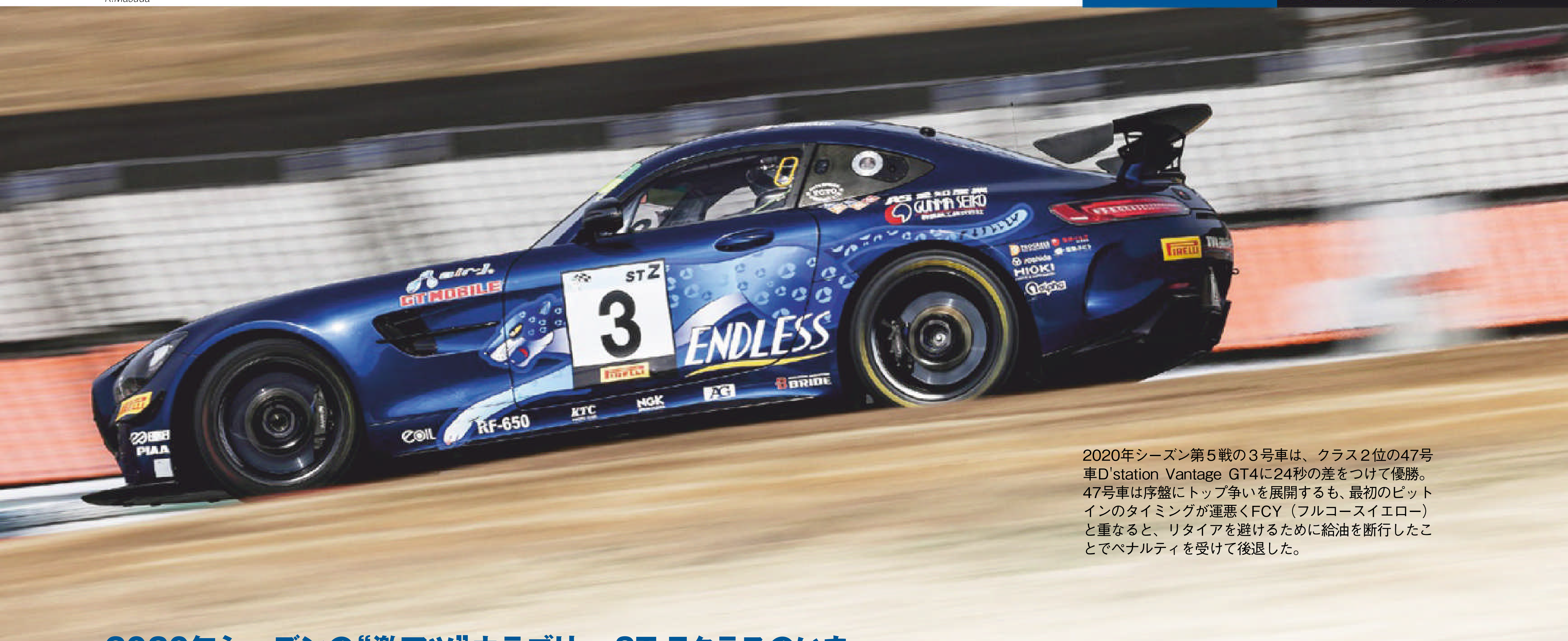
FROM PIT CREW

●新型コロナウイルスは、年が明けても世界中で猛威をふるっている。日本の新規感染者数も増加の一途をたどり、連日のように「過去最多を上回った」報道がなされている。そして、１都３県には緊急事態宣言が発令され、再び我慢の時間を迎えてしまった。昨年の経験から言えば、人々の暮らしには娯楽やエンターテインメントが不可欠なこともあらためて分かった。充分な感染症対策が講じられることは前提だが、どのようなかたちであれ、各シリーズが開催されることを祈る。とくに今年は今号巻頭で紹介しているWEC／ル・マンにトヨタの新車GR010 HYBRIDが満を持してデビューする。また、F1では日本人ドライバーとして７年ぶりに角田裕毅が、WRCでは勝田貴元が悲願のレギュラー参戦を果たす。誰よりも彼ら自身が「戦いたい」という意思を持っていることは明らかで、そうした思いが踏みにじられないことを願っている。（田中）

●あけましておめでとうございます。2021年もどうぞよろしくお願いいたします。新年早々景気の悪い話が続いたことで、レースシムを始めたいという人がまた増えてきているだろうと勝手に思っているのですが、なかには3D酔いが心配という方もいるんじゃないでしょうか。そんな人には酔い止めの服用をおすすめさせていただきます。詳しいメカニズムなどはここでは割愛しますが、某ドライバーさんによると、気休めではなく本当に効くそうです。ぜひお試しください。（きゃりー）

●一部地域で２度目の緊急事態宣言が発令されましたね。「2021年も大変になるなぁ」と実感する日々です。そこで皆様、これを機に大昔のレースをモニター観戦されるのはいかがでしょうか？　おすすめは1982年のF1モナコGPです。ウイングカー構造のため極限まで固められたサスペンションにより、とにかく跳ねまくるマシンをねじ伏せるドライバーの奮闘に目を奪われること間違いなしです。リカルド・パトレーゼがどのような経緯で初優勝を遂げたのかも見ものですよ。（マル）

K.Masuda



2020年シーズン第５戦の３号車は、クラス２位の47号車D'station Vantage GT4に24秒の差をつけて優勝。47号車は序盤にトップ争いを展開するも、最初のピットインのタイミングが運悪くFCY（フルコースイエロー）と重なると、リタイアを避けるために給油を断行したことでペナルティを受けて後退した。

2020年シーズンの"激アツ"カテゴリー ST-Zクラスのいま

増えすぎちゃって、タイヘンなんです

Text：皆越和也（Kazuya Minakoshi） Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）

2020年シーズンのスーパー耐久シリーズ（S耐）はST-Zクラスが熱い。第４戦もてぎ５時間で10台、第５戦オートポリス５時間でも８台と、ST-5クラスに次ぐ勢力になっている。ST-Zクラスは17年に設定されたGT4車両によるクラス。GT4は、価格が高騰するGT3の後を受けるかたちで近年支持を集めており、海外ではGT4だけのレースが開催されるなどの盛り上がりを見せている。S耐では19年にエンドレス スポーツがメルセデスAMG GT4で、KTMカーズジャパンがKTM X-Bow GT4で参戦するなどして活性化。今年はSS／YZレーシング ウィズ スタディがBMW M4 GT4を、バースレーシングプロジェクトがポルシェ718ケイマンGT4クラブスポーツを投入するなど、マシンバラエティも豊かになってきた。

ちなみに、19年の最終戦岡山３時間からST-Zクラスに参戦しているチーム5ZIGENの木下正治代表は「これから活性化して賑やかになりそうだ」とST-Zクラスに期待を込めて、参戦を決意したという。メルセデスを選んだ理由については「これが一番かっこええやろ！」と笑いながら明かす。

GT4のマシン特性は、ジェントルマンドライバーでも扱いやすいものになっているようだ。GT3やGT4などカスタマーレーシングカーも多く乗ってきたエンドレスの内田優大は、GT4車両の特徴を次のように語る。

「GT3が純レーシングカーとすればGT4はセミレーシングカー。足は比較的柔らかくて、車高も高いです。ジェントルマンドライバーが初めてトライするにはとても楽ですね。ただ、GT3のように"ブレーキドーン"で曲げていくのではなく、いかに高い速度でヨーを感じながら旋回していけるかという感じで、ドライビングの違いもありますし、ある程度から先は難しさもあります」

第５戦でST-Zクラス優勝を飾ったのは、レース中盤にトップに立った３号車エンドレスAMG GT4（内田／山内英輝／高橋翼／菅沼冬悟）。50kgものウエイトハンデを背負いながらも20年シーズン３勝目を飾り、２年連続タイトルへ前進した。レース後には「きついレースでした。みんなで頑張った結果の優勝ですが、ライバルがペナルティを受けたことに助けられた部分もあります。このクラスは台数が増えて、勝つのが本当に大変なんです。でもそれだけやりがいがあります」と、山内が戴冠への意気込みを語った。

一方、19年のブランパンGTアジアシリーズ（当時）にM4 GT4で参戦したスタディは、20年シーズンのS耐では思うような結果が残せていない。その理由について砂子塾長は「M4は鈴鹿や富士のような５速全開みたいなコースを得意としているので、テクニカルコースでは厳しい。さらに、M4は給油に時間がかかるのがきつい。満タンにするにも、タンクの構造の関係でメルセデスより15秒以上遅い。ブランパンアジアでは給油はなかったけど、海外のGT4レースってピットイン／アウトの時間が決められているから、どの車両にもイコール」と語る。今後、エントリー車両が増加していけば、S耐における規則も欧州シリーズのような方向に変化していくかもしれない。

また、第５戦会期中の金曜日には、林テレンプSHADE RACINGがトヨタGRスープラGT4を国内初走行させ、注目を集めた。21年シーズンは複数台の参戦が予想されており、ST-Zクラス人気はますます高まっていくに違いない。

N.Mitsuhashi



32号車ROOKIE Racing GR Yarisが第５戦でシーズン３勝目を挙げ、ST-2クラスタイトルを獲得した。ドライバーに名を連ねたMORIZOこと、トヨタ自動車の豊田章男社長は「GRヤリス、いいクルマですよ！　タイトルはかかわった多くの方にあげたいと思います」と喜んだ。

選手権





S.Yoshida



T.Ogasawara



T.Ogasawara



S.Yoshida

T.Ogasawara

Who is the best at driving a transporter ?

トランポ車庫入れ

SUPER GTの物流を支えるドライビングテクニック

～トラック野郎たちの奥深き世界～

“完走率”100%の信頼性は、そのスキルがあってこそ


T.Ogasawara

金額にして数千万～億超えのマシンをはじめ
レースに必要な機材すべてを全国各サーキットに運ぶトランスポーター
その運転手は大きな責任と看板を背負い
チームのファクトリーとサーキットを往復する
そのプロフェッショナルなスキルと
さらにレース界におけるトラック野郎たちの実情を覗いてみよう

Text：角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo：服部眞哉（Shinya Hattori）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／南 博幸（Hiroyuki Minami）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／s54／GTA



レースの現場では、コース上でタイムを競うレーシングドライバーのほかに、もうひとりのプロドライバーがいる。それがトランスポーターの運転手だ。彼らは、マシンや機材などをサーキットに運搬するのが仕事である。大型トラックのドライバーは、さまざまな分野で活躍しているが、レース業界でもその存在は重要で、彼らが背負う責任は重く、同時に信頼も大きい。何しろ彼らが確実にマシンを運んでくれるおかげで、思い切りレースができるからだ。

ドライバーはチームやメーカーの人

あ

勝手に開催

パドックの車庫入れスピードをこっそり計測

昨年第７戦もてぎの搬入日、各トランポの車庫入れ時間をこっそり計測。対象は、ピットに垂直に停めるセミトレーラーのみ。タイム計測開始は、車庫入れの位置に対して頭を振り、バックを開始した瞬間から。また計測終了は、所定の位置に停止するまで。当然切り返したりすればタイムは遅くなる。また、停車位置によっては前に障害物があり、すべての車両が公平とは限らない。栄えある爆速ドライバーは、ウェズスポーツの三木氏！　なお、同シリーズ第２戦の予定は未定です。



T.Ogasawara

■車庫入れシリーズ 第1戦（2020年第7戦もてぎ／天候：くもり／路面：ドライ）

Pos	No	Team	Time（秒）
1	19	TGR TEAM WedsSport BANDOH	38.3
2	38	TGR TEAM ZENT CERUMO	42.3
3	23	NISMO	42.9
4	36	TGR TEAM au TOM's	46.0
5	37	TGR TEAM KeePer TOM's	47.5
6	21	Audi Team Hitotsuyama（赤）	49.9
6	21	Audi Team Hitotsuyama（白）	49.9
8	100	TEAM KUNIMITSU	50.1
9	99	Honda Racing	56.0
10	39	TGR TEAM SARD	57.3

※ランキングは上位10台のみ

間ではなく、運送会社の専門スタッフが担当している。搬入が終わると、そのまま現場に居残り、チームスタッフの一員として働く場合もあれば、合流せずにサーキットを後にし、決勝日に再び戻る場合もある。搬送に関しては、トラック業界全体の規定があり、連続運転時間は４時間以内と決められている。そして、休憩は1回10分以上、かつ合計30分以上である必要がある。これは通称４３０（ヨンサンマル）というもので、事故を未然に防ぐ決まりなのだ。

国内レースのトラック事情を簡単に説明すると、現在トップカテゴリーで主流となっているのがセミトレーラーで、マシン、機材の運搬や、エンジニアリングルーム、ミーティンググルームなどとして活用されている。運搬時はトレーラーヘッドまたはトラクターと呼ばれる駆動部分と、トレーラーまたは台車とも呼ばれる荷室を連結して構成されている。トレーラーは動力を持たず、牽引されているため、運転するには大型免許の他に牽引免許も必要になる。

多くの一般企業が、個々の社員に机や、パソコンなどを貸与するように、ヘッドもひとりの社員に割り当てられる。専門的なメンテナンスは会社が行なうが、ワックスがけや洗車などは社員が責任を持って行なうのが普通だ。

車庫入れする際は、ヘッドとトレーラーが折れ、どちらにハンドルを切るとどう動いて行くのか分からなくなるという。また、一度角度をつけると、バックするに従ってそれは徐々に深く



S.Yoshida













T.Ogasawara



T.Ogasawara

Weds三木氏の車庫入れスキルを解説

ヘッドと台車の角度は、基本的には深くなっていく

前戦もてぎで爆速トランポドライバーに認定された三木氏の腕前を、翌戦の富士でじっくり観察してみた。このときはたまたま左右にトラックがすでに停められており、普段の富士よりは難易度は高めの状況。ピットの位置は最終コーナー寄りで、ヘッド側のスペースも限られている場所（この個所以外は、大きく頭を振ることができる）。ある意味この現場でもっとも制約のある条件での車庫入れとなった。が、スルスルと難なく停めている三木氏であった。

1最終コーナー側からパドックに進入。ピット前に気持ち車体を寄せつつ、右にヘッドを振る準備。2ハンドルを大きく右に切り、ヘッドを振る。3「へ」の字に車体を折り、その角度がさらに深くなることを想定しつつバック開始。4 5台車の向きが停止位置を目指し始めるが、台車とヘッドの角度は、より深くなる傾向にあるので、折れすぎないように微調整しながらバックしていく。ヘッドの向きは徐々に真っ直ぐにしていくが、その前方のスペースは限られている。バックし始めの停止位置は、そのスペースも頭に入れて決定する。6路面に貼られた小さな白い点が停めるべき左右の位置で、そこを目指しつつバック。7 8このときはやや右にずれた分を微調整しながらマーキングに乗せていき、切り返しすることなく終了。



T.Ogasawara

二輪のための資金稼ぎがきっかけ

WedsSport 三木洋輔 ●杉崎運輸

元々二輪でレースをやっていた三木氏は、その資金稼ぎのために大型トラックの運転手に。しかし、それでも金銭的に厳しく、ライダーの道は断念。その後トレーラーの免許を取って、以来バンドウで14年目。じつは父親もトランポドライバーで、それもバンドウの担当だったとか。レースがないときは一般貨物を運んでいるが、そちらのほうが長さはあり、運転のスキルが問われるという。「自分はまだまだ」と、常に向上心は忘れない。

車庫入れが終わった後は、ランディングギア（レッグ）を出して固定。台車の位置は、狭いときは隣との隙間は50㎝しかないこともある。



T.Ogasawara



N.Mitsuhashi

レース中はスタッフウェアに身を包み、チームの一員としてお手伝い。"本業"はマシンや機材の運搬なので、勝敗に直結しない簡単な作業が多い。



T.Ogasawara　T.Ogasawara　T.Ogasawara

世の中には４軸以上のトレーラーがあるが、現在のGTは３軸までのタイプが持ち込まれている。車軸数で高速の通行料金が変わるので、たまにタイヤを浮かせて走ることもある。

トランポの基本仕様

仕様違いで運転のしやすさが変わる

一見、同じように見えるトランポだが、よく見ると微妙に仕様が違い、それによって運転のしやすさが変わってくるのだそう。街中も含め、パドックの停め置きの際に、小回りがきくものが運転しやすい。乗用車で言う最小回転半径が小さいと、交差点も曲がりやすいし、狭い場所での車庫入れも楽だ。その理由のひとつがヘッドのホイールベースと台車のタイヤの本数だ。ヘッドのホイールベースは想像がつくと思うが、台車のタイヤの本数は、数が多ければ地面との接地部分が前進することになるため、取り回しが楽になるのだ。台車の向きを変え始めるときのレスポンスが良いというわけ。ちなみに専門用語で、１輪を「１軸」、２輪を「２軸」と言う。

T.Ogasawara



ヘッドのホイールベースは、操作性に大きく関係する。車種によってはトレーラーを牽引しているときのほうが、クルマとしての安定感が増すこともあるようだ。

S.Yoshida



近年はリヤにカメラが装着されており、キャビンのモニターで後方確認が可能だったりするが、右側のトランポにはそれがない。その場合は他の人員による誘導が必須。

T.Ogasawara



北海道のような自然豊かな道を走行する機会が多いヘッドには、動物よけのグリルガードが装着されている。鹿や熊などとの衝突がクルマに与える影響は、シャレにならない。

なる傾向にあり、それを考慮しつつ、ヘッドで台車を押し込んでいかなければならない。

参加台数が多いスーパーGTのパドックには何本ものトレーラーが並ぶが、これらを一本一本ゆっくり車庫入れしていては、いつまでたっても搬入が終わらない。そのため効率よくスムーズに、そして正確に停めなければならない。背後には、順番待ちのトレーラーが待機しているので、緊張感もある。パドックが広いサーキットならば、心に余裕を持つことができるが、狭いコースだと冷や汗もの。経験が浅く、何度も切り返しを行なっている若手ドライバーは、しびれを切らした先輩に「代われ」と交代を命じられることもあるのだという。

タイヤは縦に使う

レーシングドライバー同様、特殊な技術を持つ彼らのなかで、では誰が一番なのかをこっそり計ってみたのが今回の企画。搬入時、一発車庫入れを決め、なおかつそのタイムが速いドライバーは誰なのか。そのトップに輝いたのが、杉崎運輸に所属し、レーシングプロジェクト バンドウの担当である三木洋輔氏である。その特徴は、とにかくスムーズで切り返しがないこと。タイムを計測したのが昨年の第7戦もてぎで、最終戦富士では改めてその様子をじっくりと観察させてもらったが、いずれも一発で入れていた。

「ヘッドが乗用車で言うハンドルという感覚です。（前側に制約があった富士の車庫入れでは）最後にヘッドを真っ直ぐにするとき、そのスペースをどう確保するかがポイントですね」

三木氏はレースがないときは、一般貨物の運搬も行なっており、そこではもっと厳しい状況もあるらしく、どうやらパドックでの車庫入れは優しい部類に入るようだ。乗用車の車庫入れの場合、ハンドルをフルロックまで回すことはよくあるが、トレーラーではそこまで回さないのだとか。また、停車状態で操作することも乗用車ではよくあるが、トレーラーではこれはご法度。荷物が満載だと、輪荷重も相当なもので、その場で角度を付けようとすると、タイヤのブロックが飛んでしまうこともあるのだそうだ。

「今履いているタイヤはスタッドレスで、タイヤが軟らかいのでなおさらです。だからできるだけこじらないよう、タイヤを縦に転がすことが大事です」

ある意味、その速度は違えどレーシングタイヤの扱いに通じるものがある。

バンドウの担当になってから14年目だという三木氏は、もはやベテランの域に達しようとしているが、「最初のうちは、ハンドルをどちらに切っていいのか分からなかった」と言う。バンドウの御殿場ファクトリーには、前面の道路からバックで縦列駐車のように入れなければならない構造になっているが、初めてのときはまったく入れられず、そのとき助手席にいた先輩と交代するはめになったという。なかなか入れることができずに格闘していた10分ほどのあいだ、当然交通の流れを遮断していることになるが、クラクションを鳴らされる屈辱も味わい、その後

S.Hattori



杉崎氏はKONDOレーシングの担当。高速のPAではレースファンから写真撮影をせがまれれば、快く引き受ける。同時に、「夢を持ってもらえたら」と、小さい子供にはチームのグッズを「個人的」に配っている。

S54



パドックでの車庫入れの様子を助手席から。難しい左バックで入れているところ。左側のミラーで後方確認する視線が鋭い。トレーラーの長さは14mに及ぶが、それを５センチ単位で寄せることができるというから驚きだ。



エアサス仕様なので、キャブの揺れは大きい。車庫入れ中の低速時もユラユラと揺れる。写真はヘッド前面のフロントパネルを開けたところで、中央に見えるのがエアサス。

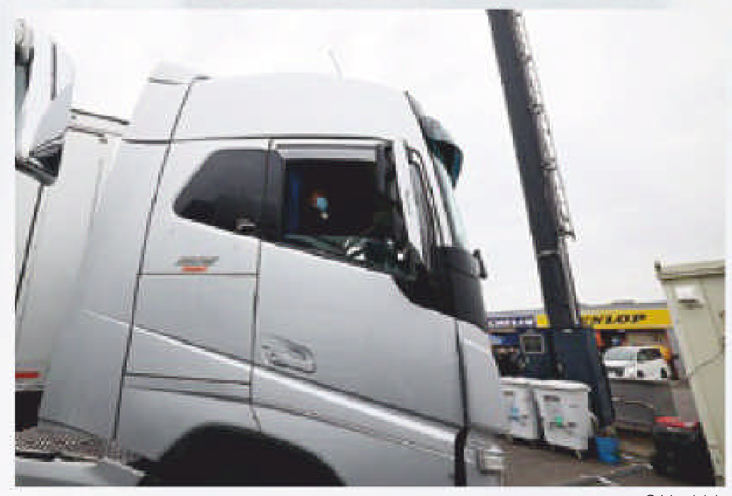
S54

「泣きそうになりながら何kmもバックしたこともあります」

杉本孝 ●杉崎運輸

杉崎運輸は元レーシングドライバーの杉崎直司氏が起こした会社。富士フレッシュマンでレースをやっていた杉本孝氏は、杉崎社長に誘われて入社。「会社でレースをやらせてもらえるという話で。だまされて入りました」と笑う杉本氏は、日本のレース業界でまだトランポが２台しかない時代に、３台目のドライバーとして働くことになった。杉崎運輸としても、レースのトランポドライバーの第一号だ。まだ駆け出しの頃、下道で移動していたところ、誤って違うルートに入り込んでしまい、「泣きそうになりながら」何kmもバックしたこともあったという。現在は会社でも指導する立場となり、その腕前はレース関係者からは一目置かれている。そんな杉本氏が「緊張する」ときがある。「マクラーレンF1が最初に日本に入って来たとき、成田まで取りに行きました。当時１億円のクルマですから。さすがに緊張しましたね。あとヘッドのシェイクダウンのとき。楽しみだけど、緊張もします」。

もてぎのパドックは所々に照明の塔が立っている。ピットの位置によっては、ヘッドの目の前となってしまい、その場合は切り返しが必要だ。杉本氏は、大きく後退した後に前進してその位置に収めていた。



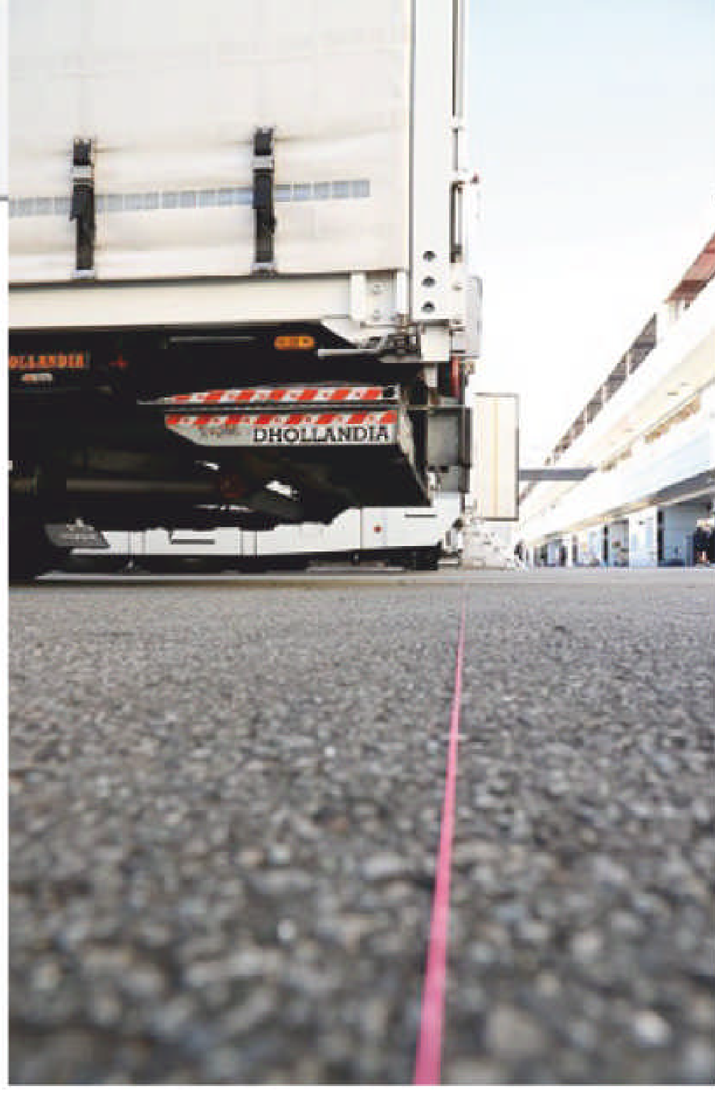
S.Yoshida

トランポ車庫入れ選手権
Who is the best at driving a transporter



14mの巨大なトランポをセンチ単位でピタ停めする超人ワザ

 S.Yoshida



T.Ogasawara

台車の後端の位置は決められており、そこにきっちり合わせて置かれている。写真は富士だが、パドックに目安となる白線がない場合はあらかじめ規制線が敷かれている。

トレーラーの脇はテントを設営する場合もあるので、停める位置はセンチ刻み。メジャーで計る様子を運転手が上から見守る。「どう、OK？」。チーム間でスペースを譲り合うこともある。



S.Yoshida

S.Yoshida



トレーラーが所定の場所に置かれたら、なかからマシンや機材などが運び出され、さっそくレースの準備が始まる。そのあいだ中、放置されるのはじつはマシンだったりする。

スーパーGT設営の段取り

パドックの奥側からセンチ単位で並べていく

ひと昔前のレース業界の搬入の現場は、「強いチームに優先権あり」という暗黙の了解があった。だがそれでは年々大型化、豪華化していくGTでは搬入・設営の効率はすこぶる悪くなる。そこで、基本的にはパドック奥側から順番に入れていくようにした。各トラックは前日にチームのファクトリーでマシンや機材を積み、その足で移動。道中は燃料補給と同時に、洗車なども行なう。搬入は朝8時前後から始まるが、それまで別の駐車場で待機する。ホテルで前泊、などはなく、シャワーは高速のSAやガソリンスタンドで済まし、トラックのなかで時間まで過ごすのが基本だ。所定の時間になるとトラック運転手対象のミーティングが行なわれ、その後は指示に従い順番にパドックへと運んで行く。

S.Yoshida



台車を停めた後は、ヘッドを切り離す。そのときにあらわになるヘッドのフレームなどを、マメなドライバーはワックスがけする。そういう部分にもプロ意識が見える。



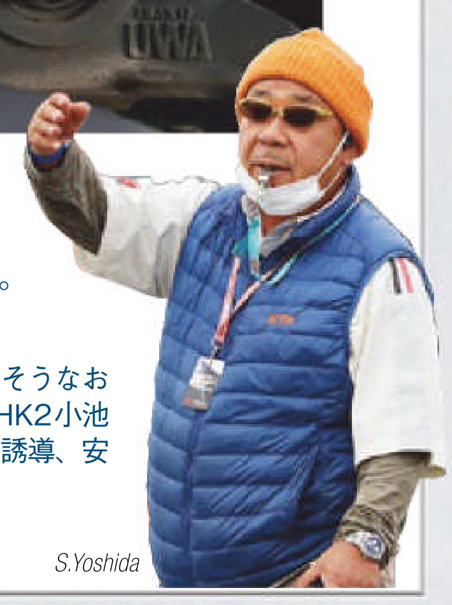
切り離されたヘッドは、パドックとは別の駐車場に置かれる。快晴の空の下にズラリと並ぶトラック群は壮観。興味がある人は、レース観戦のときにぜひ探してみよう。

S.Yoshida

T.Ogasawara



台車とヘッドの連結は、台車側のキングピンと呼ばれる軸と、ヘッド側のカプラが合体することで可能となる。接続する場合は、トラックの左右を合わせてヘッドをバックさせる。



写真のちょっと怖そうでファンキーそうなおじさんは、GTの輸送関連を仕切るHK2小池龍重氏。事前の調整、パドックでの誘導、安全確保など、重要な責務を負う。

S.Yoshida

常に自身の結果を振り返り、日々の鍛錬を惜しまないプロドライバーたち

はかなり落ち込んだのだそうだ。

「自分のレベルは、まだまだだなと思う。もっとうまくなりたいですね。自分よりもうまい人はたくさんいます。そういう人のやり方を『うまいなあ』と思いながら見ていたりもします」

今回の取材をとおしてとくに目立ったのは、三木氏同様、どの人も「もっとうまくなりたい」と考えていること。そして、常にそのときの運転を振り返り、「ここが良かった。あれが悪かった」と、次の課題を見つけ出そうとしている。これは、レーシングドライバーと同じで、そこには同じ「プロ」としての意識が見える。三木氏の最終戦富士の車庫入れは、何事もなくスムーズに入れていたように見えたが、自己評価は「40点くらい。もっと緩やかに入れたかった」とかなり辛口だ。本人が常に意識していることは、「初心を忘れないこと」だそうで、その理想はまだまだ高いようだ。

大切なのは速さではない

杉崎運輸の三木氏の上司にあたる、杉本孝氏は、自身も現場で活躍しながら新人に技術を教える立場だ。若手にはどのような練習方法を勧めているのだろうか。

「基本は会社の敷地内で何度も車庫入れを繰り返すことですね。地面に線が引いていなくとも、自分のイメージのなかに線を置き、そこに入れなさいという指導をしています。あとは『折って、起こして（伸ばして）』と指示していけば入れられることが多いです」

「折る」とはヘッドとトレーラーの角



S.Yoshida

難易度がもっとも高いのがSUGO。写真向かって左側がそのパドックだが、トランポが狭い場所に何列も連なっているのが分かる。現在はピットレーン拡張工事中だが、それによってパドックの広さがどう変わるのか。

S54



富士のパドックは広大で、難易度はもっとも低い。ただし、サポートレースのテントがすでに設置されている場合は一転、急に難しくなる。

コース別車庫入れ難易度ランキング

極小パドックのSUGOは激ムズ

スーパーGT開催コース中、もっとも難しいのはSUGOだという。その理由はパドックが狭いから。他のコースではホスピタリティ用のテントを設置しても、ここではスペースの問題から断念するチームもある。鈴鹿は広いイメージがあるが、じつはピットビルの反対側にチームスイート（チームが使用する小部屋）があるため、意外にパドックは狭いという。もてぎは、パドックに通じる一部に“名所”あり。ここをトランポが通過する様子は一見の価値あり。

Circuit	Difficulty
スポーツランドSUGO	★★★★★
岡山国際サーキット	★★★★
鈴鹿サーキット	★★★
ツインリンクもてぎ	★★
オートポリス	★
富士スピードウェイ	★

GTA



左の写真の個所の様子を、ひとつの企画としてGTのYouTube公式チャンネルがアップしている。ぜひご覧あれ（画像はその動画のスクリーンショット）。



S.Yoshida

左の写真はトラックが曲がりきれず立ち往生している図、ではない。もてぎ名物の地下トンネルを、“スムーズに”抜けようとしている様子である。

トランポ車庫入れ選手権

Who is the best at driving a transporter

度をつけることで、「起こす（伸ばす）」とはその角度を広げること。杉本氏がかける声は、「オーライ」ではなく「折って、起こして」なのだ。

このように、車庫入れの際の誘導をどんな人がやるかでも、かなり変わってくるという。「ひと通りこなしている人が誘導だとスムーズにいきます。そうではない場合は、（周囲に当たりそうになったときだけ）ストップと言ってくれればいい」と杉本氏。

ちなみに、運転席は右側にあるが、入れる場所に対して右側から入れる右バックは、運転席から見やすいので難易度は低い。対して左側から入れる左バックは、折ってしまうと運転席から直視はできず、ミラーで確認するしかないため、急に難しくなる。

「ベテランでも左バックを苦手とする人はいますね。難しさは、右と左は2：8くらいの感覚なんです」

富士の場合は、最終コーナー側からパドックに入り、左側にリヤを向けるように停車するが、基本的にはすべてのトランポが左バックになる。もてぎは右バックと、各サーキットによってアプローチが変わってくるため、もしかしたら人によって苦手意識が発生しているかもしれない。

人間は身勝手なもので、彼らプロの

T.Ogasawara



女性もバリバリ活躍

及川久美子 ●トランスウェブ

小柄な女性が大きなトラックを運転する姿は一際目立つし、何よりカッコいい。及川久美子さんがレース関係の機材を運ぶようになったのは昨年から。運転手になるきっかけは、「カッコいいなと思ったから」だ。レーシングカーではなく、それを運ぶトラックのほうに魅力を感じたという。通常ARTAの機材を運び、レースウイークはなんとライバルチームのアップガレージのお手伝いをしているという。「トランポを見ることが好きでした。どこかで見かけたトランポを、あとで調べたらレース関係だったことがきっかけです。いざやってみると、難しいですね。停め方の正確さが問われる仕事なので。普段はとくに練習はしていませんが、日々の仕事をとおして腕を磨いています。ああ、うまくいかなかったな、もっとこうバックすれば良かったな、って。さっきも待機場所の駐車場で、先輩から怒られました（笑）。『お前が斜めに停めているから、そこからみんな斜めになっている』って。カッコいいと思われる存在になりたいですね」。



T.Ogasawara

荷物の積み下ろしも基本的には仕事の一部ではあり、力が弱い女性の場合はかなりの重労働になる。だが幸いチームスタッフが多く、負担は極少とか。



T.Ogasawara

“愛車”と一緒に。街で彼女とすれ違ったとき、誰もこんな巨大なトラックの運転手だとは思わないだろう。愛車のパワーは450PSを発揮する。

シェア調査

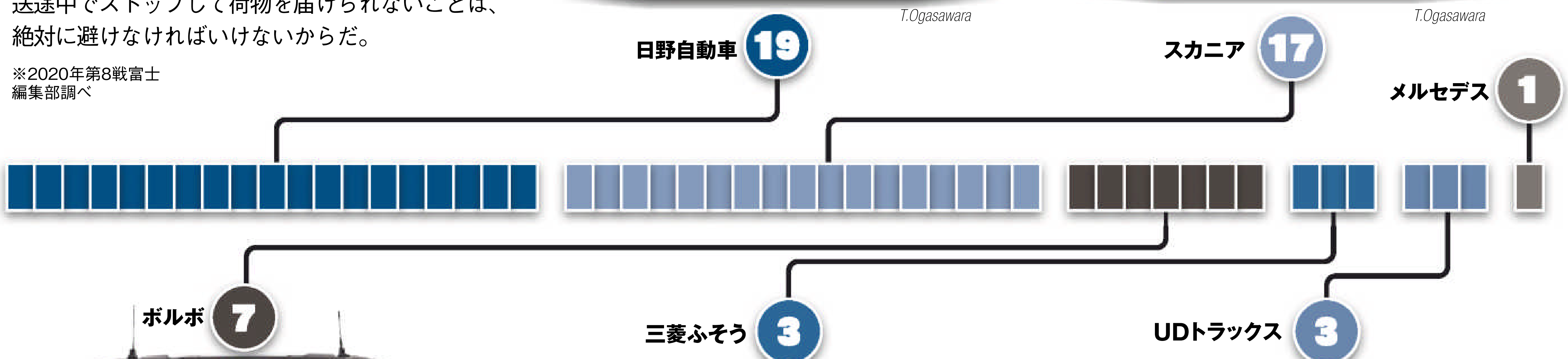
日野とスカニアが二大勢力

ヘッドは国内外のメーカーが製作しており、昨年最終戦で確認したところ、以下のシェアになっていた。最近では外国メーカーの人気が高いようで、「○○社のクルマに乗りたいから今の運送会社を選んだ」と語るドライバーもいる。その理由のひとつは快適性。長時間過ごすスペースであり、その環境も大事だからだ。また、トラブルが少ないことも重要。輸送途中でストップして荷物を届けられないことは、絶対に避けなければいけないからだ。

※2020年第8戦富士
編集部調べ


T.Ogasawara


T.Ogasawara




T.Ogasawara


T.Ogasawara


T.Ogasawara

車内を見せてください 佐藤浩治 ●トランスウェブ

佐藤浩治氏はトランスウェブの仙台営業所に所属し、65号車の担当。仙台から別の仕事の荷物を運び、その足でチームのファクトリーがある御殿場へ。レースウイーク中はチームスタッフに合流せず、いったんサーキットを後にして、決勝日に再び戻る。トラック運転歴は10年以上で、「憧れだったという」スカニアを操る。「この仕事は大変だけど、もう慣れましたね。パドックに停めるときは、『見られているんだろうな』」って思うと緊張の連続です（笑）。一発で入れたいし。自家用車はアルファードに乗っていますが、トランポと比べたら軽のようなものです。ただ、免許が大事な仕事なのでオフのときは運転したくないですね。仕事で事故の経験はないですが、急ブレーキをかけたことは何回かあります。東北だと、大雪でホワイトアウトになることがよくあって、突然視界に人やクルマが出てくることがあるんです。パワーは450PSあって、ヘッドだけだとリヤが滑るので、赤信号からの発進時とかはゆっくりアクセルを踏むようにしています」。

T.Ogasawara


運転席後方は二段ベッドになっている（写真は上段部を畳んでいる状態）。車両右側の壁面に各種リモコンがあり、佐藤氏はこちら側を頭にして寝ている。


T.Ogasawara

視界はかなり高く、そして広い。インパネはシンプルで、コンソールのハンドル左上部分の小さなレバーはパーキング。外国車に"水中花"は似合わない。

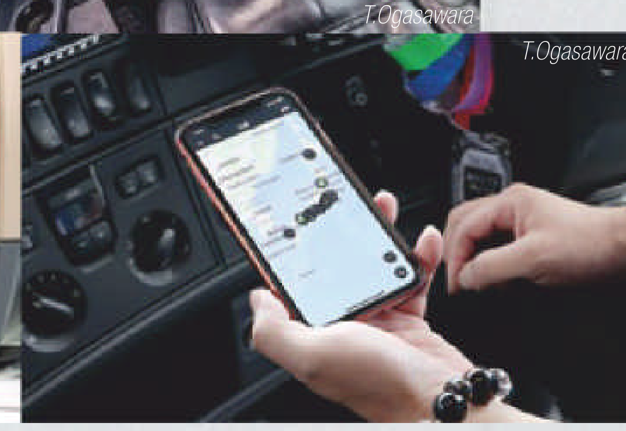
T.Ogasawara


ハンドルは跳ね上げが可能。国産車で言うウインカー用のレバーがシフトレバーになる。シートポジションもエアで細かく設定することができる。

T.Ogasawara


キャビン上部に設置されたデジタルタコグラフ（運行記録計。通称デジタコ）。この記録をもとに、安全管理や労務管理、さらには燃費の向上につなげる。

T.Ogasawara


自分も含め、ドライバー仲間が今日本全国のどこを走っているのか、アプリ上で確認することができる。誰がもっとも燃費が良いか、ランキングも表示可能だという。

T.Ogasawara


キャビン内部の高さがあるタイプをハイキャブ（またはハイルーフキャブ）と呼ぶ。佐藤氏が車内で立ってもこのとおり余裕がある。天井はサンルーフ付き。

運転を見ていると、自分でもできそうと思ってしまうもの。レース関係者は、クルマの運転に関しては一般の人よりもスキルに長けた者も多いからなおさらで、「ちょっと乗らせて」と言われることもあるという。そこでクローズドのなかで試しに運転させてみると、バックではなく前進だけでも「もう無理」と音を上げることになるのだとか。それだけトレーラーの運転は乗用車とは異質であることが分かる。「とくにバックのときに折ると、ミラーに映る景色はまったく変わってしまいますから」と杉本氏。

なお、今回は車庫入れの「速さ」を基準にしてランキングを集計したが、じつは間違っている。速さ以上に重要なことがある。それは「安全」だ。常に安全を確認・確保しながら、「ゆっくりやること」が絶対大事だと三木氏は言う。搬入時は関係者だけでなく、多くはないがファンもいる。人を巻き込むような事故は絶対に避けなければならない。杉本氏は言う。

「ゆっくり一発で入れるほうが、早く何度も切り返すよりも結果的に早くなる。それと何よりカッコいいです」

スーパーGTで走らせるレーシングカーのほうも、速さが大事ではあるが、その前に完走してポイントを持ち帰ることが重要。ピットストップのときも、急ぐあまり行き過ぎては、結局タイヤ交換のロスが多くなってしまうことと同じだ。

最近はレースのゲームはお馴染みになり、多くのファンが触れたことがあると思うが、トレーラーのゲームやシミュレータも多い。実車さながらのリアルさが味わえるものもあり、興味のある人は挑戦してみてはいかがだろう。トレーラーの奥深さを垣間見えるはず。そのとき、腕に覚えのある関係者が、「もう無理」と言った気持ちが分かることだろう。

トランポドライバーのラストラン

中山祐次郎 ●京浜運輸

昨年最終戦を最後に、レース業界のトランポドライバーを卒業することになった中山祐次郎氏。TRDを担当すること21年。現在の責任者クラスのスタッフがまだ若手の頃からハンドルを握り続けてきた。「開発テストにも行くので、『TRDのなかで一番現場に来ている』と言われ、たしかにそうだなと思いました。初めて鈴鹿に機材を搬入しに行くとき、近くのPAで休憩して寝坊してしまって、セッション開始直前にパドックではなく直接ピットロードから搬入したこともありました（苦笑）。TRDの方は、“社員”だと言ってくれます。僕も怒られるし、逆に僕が『TRDの若い社員を怒ってもいいから』って。そういう接し方をしてもらい、感謝しかないです」。



H.Minami

左端が中山氏。「初めての鈴鹿の件は、いまだにいじられます。今回も遅刻するんじゃないか、って言われました（笑）」。

トランポ車庫入れ選手権
Who is the best at driving a transporter

大事なのは速さではなく安全 ゆっくり一発で入れるほうがカッコいい



T.Ogasawara

FENESTRAZ

サッシャ・フェネストラズ



PROFILE

1999年7月28日生まれ。フランス出身。幼少期は父親の母国であるアルゼンチンで過ごし、両国の国籍を持つ。そのアルゼンチンで、2006年にカートレースを開始。15年にフランスF4で四輪レースにデビューすると、3勝を挙げてシリーズ2位に。17年にはフォーミュラ・ルノー2.0 ユーロカップでタイトルを獲得した。翌年、FIA-F3にステップアップするが「選手権で3位以内」という目標に到達せず、ルノー・スポール・アカデミーから落選。レースをやめる覚悟もしたが、19年に来日し、全日本F3選手権を制してスーパーフォーミュラとGT500のシートを得た。

太陽の子

沈んでも、また昇る。

フランスとアルゼンチン。サッシャ・フェネストラズ駆るSF19のボディサイドには、ふたつの国旗が並ぶ。フランスの美しい町アヌシーで生まれ、生後数カ月でアルゼンチンのコルドバに移り、そこで育った。ふたつの国籍を持つが、彼には南米人を強く感じる。いつも陽気で笑顔を絶やさない。その、太陽の子のような明るさは生来のものだろう。

比較的裕福な家に生まれた。両親は『メゾン・フェネストラズ』という、グローバルなホテルおよびヴィラのチェーンを経営する。そのホームページには、1枚の幸せそうな家族写真があり、そこにはサッシャの姿もある。

「アルゼンチンに住んでいる僕の家族は、ラテン的というか、みんなとても仲が良くて、明るくポジティブなんだ。そんな家庭で育ったから、僕もすごくラテン的な人間なのだろう。もう、しばらくアルゼンチンに帰っていない。コロナ禍で、一度日本を離れたら戻ってこられなくなってしまうかもしれないからね。大好きな家族と会えないのは、もちろん寂しいよ。でも、大好きな日本にいてレースをできるのは本当にうれしいし、このような状況でも楽しく日々を過ごしているよ」

父方の祖母はとてもアクティブな人だったという。ごく普通の農民だったが、努力を重ねてフランスの高級スキーリゾート、クーシュベルにホテルをオープンし、メゾン・フェネストラズの礎を築いた。その息子、つまりサッシャの父親は妻と3人の子どもを連れてアルゼンチンへと渡り、グループの事業をさらに拡大した。

「たしかにお金にはあまり困らなかったけれど、それは祖父母や両親が一生懸命働いてくれたお陰だ。自宅のすぐ近くにはカート場があって、父、姉、兄は前から遊びで走っていた。僕が最初にカートに乗ったのは3歳のときで、

S.Tamura



SACHA

スーパーフォーミュラのデビュー戦で表彰台に立ち
GT500では開幕戦から3戦連続の表彰台を成し遂げた
だが、その後は不運も重なり成績が沈んでいく
サッシャ・フェネストラズはこれまでも
浮き沈みのあるレースキャリアを歩んできた
沈まない太陽はない。しかし陽はまた昇り、夜明けをもたらす
幼少期を過ごしたアルゼンチンの国旗に描かれた、太陽のように

5歳でレーシングライセンスをとった。アルゼンチンでは最年少記録だったようだけど、それがレーシングドライバーとしての第一歩になった」

サッシャはすぐに頭角を現し、世界選手権で活躍。フランスのチームに誘われ、13歳で親元を離れフランスに移り住んだ。そのとき、彼は異国の地でひとり生活する術を身につけたのかもしれない。カートで好成績を収めた彼は、2015年フランスF4のジュニアクラス王者に輝き、翌々年にはユーロカップ・フォーミュラ・ルノーでチャンピオンを獲得。ルノー・スポール・アカデミーのスカラシップに選ばれ、18年はカーリンからヨーロッパF3に出場することになった。

「そこまではすべてが順調に進んでいた。F3でもフル参戦2戦目でポール・トゥ・フィニッシュを達成できたし、出だしはとても良かった。でも、その後、僕もチームも袋小路に入り込んでしまい、非常に厳しいシーズンになってしまった。ルノーのサポートを受け続けるためには、シリーズ3位以内に入ることが条件だったみたいだけど、僕は11位で、プログラムから外されるとシーズン後に告げられた。すごく落ち込んだし、ヨーロッパでフォーミュラレースを続ける資金もなかった。精神的にも追い込まれていて、もうレースをやめようかと真剣に考えていた。そして、決めたんだ。11月のマカオGPでいい仕事ができたら、もう1年チャレンジするし、そうでなければきっぱりレースをやめるとね」

Year	Category	Team	Results
2020	SUPER FORMLA	KONDO RACING	シリーズ13位
	SUPER GT-GT500	TGR TEAM au TOM'S	シリーズ4位
2019	全日本F3選手権	B-Max Racing with motopark	シリーズチャンピオン
	SUPER GT-GT300	KONDO RACING	シリーズ6位
2018	FIA-F3 ヨーロピアン選手権	Carlin	シリーズ11位
	マカオ FIA-F3 ワールドカップ	Carlin	3位
	GP3シリーズ	Arden International	Rd.15-18 参戦
2017	フォーミュラ・ルノー2.0 ユーロカップ	Josef Kaufmann Racing	シリーズチャンピオン
	フォーミュラ・ルノー2.0 NEC	Josef Kaufmann Racing	Rd.3-5 参戦
	FIA-F3 ヨーロピアン選手権	Carlin	Rd.22-24 参戦
	マカオ FIA-F3 ワールドカップ	Carlin	7位
2016	フォーミュラ・ルノー2.0 ユーロカップ	Tech1 Racing	シリーズ5位
	フォーミュラ・ルノー2.0 NEC	Tech1 Racing	シリーズ5位
2015	フランスF4選手権	——	シリーズ2位

Text : 古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／田村 翔（Sho Tamura）





S.Tamura


S.Tamura

世界的にもハイレベルなスーパーフォーミュラのデビューイヤーで、速さを見せつけたフェネストラズ。しかし、決勝では第2、3戦は追突され、第4戦はホイールナットの緩み、第6戦は接触されてのリタイアと悪い流れが続いてしまった。この苦難においてもカメラを向けられれば笑顔で応え、明るさを絶やさない。沈んだ太陽は21年シーズン、再び昇ることになるはずだ。

2020 SUPER FORMULA #4 KONDO RACING

Round	Rd.1 もてぎ	Rd.2 岡山	Rd.3 SUGO	Rd.4 オートポリス	Rd.5 鈴鹿	Rd.6 鈴鹿	Rd.7 富士
QF	2nd	3rd	3rd	9th	15th	12th	13th
Race	3rd	Retire	Retire	Retire	10th	Retire	8th

K.Kobayashi

日本のレースから切り拓く〝世界への道〟

背水の陣で臨んだサッシャは、マカオGPで予選3番手、予選レース4位、決勝3位という好結果を残した。

「マカオではクルマの仕上がりが良く、2回目の出場だったことを考えれば、良いレースができた。だから、状況が変わり良い方向に進むかもしれないと期待したけれど、だめだったね」

順調に駆け上がってきたレースキャリア初の大きな挫折。しかし、同郷のロイック・デュバルとホセ・マリア・ロペスが彼の相談にのり、日本でのレース活動を強く勧めたという。

「進路を迷っていたときに、彼らが日本行きを強く勧めてくれたんだ。絶対にやめてはいけない、日本でレースをするべきだってね。日本で良い成績を残せば再び注目され、道が拓けるかもしれないと。それに、日本は外国人ドライバーを暖かく迎えてくれるとも言われた。そして、幸運にもマカオでの活躍によって全日本F3に参戦するチャンスが巡ってきた。試しに日本に行ってみたら、すごく気に入ってしまったんだ。人々はとても親切で優しいし、安全で、すべてがきちんとしていた。東京の街の雰囲気もとても良かったし、日本という国を心から好きになった。だから、決めたんだ。僕は日本に住んでレースをするってね」

とにかく真面目で勤勉

サッシャはB・MAXレーシング・ウィズ・モトパークのシートを得て、日本でのレース初年度ながらトムスの宮田莉朋と激しいタイトル争いを展開。8勝を挙げ、19年の全日本F3シリーズチャンピオンに輝いた。

「コースもチームも、すべてが初めての経験だったから本当に大変だった。しかも、トムスのクルマはとても速かったし。じつは、B・MAXと契約する前にトムスにも話を持ち込んだんだけど、すでにシートが埋まっていて断られたんだ。だから、いまこうしてスーパーGTでトムスのクルマに乗っているのはとても感慨深いね」

全日本F3と並行して、KONDOレーシングからスーパーGTのGT300クラスにも出場。初めて乗るGTカー、しかも重いFIA・GT3ながら非凡な走りで注目を集めた。そして、そのときの関係もあり、スーパーフォーミュラではKONDOレーシングのSF19をドライブすることになった。

「日本に来てたった2年目で、トヨタのドライバーになることができたなんて夢みたいだ。ほかのマニュファクチャラーからのオファーもあったけれど、トヨタはスーパーフォーミュラとスー





S.Tamura

スーパーGTの最終戦では7歳のななみさんデザインのヘルメットを使用。レース後にはチャリティオークションに出され、交通遺児育英会に寄付。この慈愛の心も彼が愛される理由のひとつだ。

パーGTの両シリーズ参戦を提示してくれた。僕が思うに、このふたつは、F1やインディカーにも迫るハイレベルなシリーズだし、世界中を見回してもトップ5に入るレースだと確信している。だから、その両シリーズにいい体制で参戦できるなんて、僕はかなり恵まれているし、いまの状況にとても満足している。しかも、トヨタはWECにも参戦しているから、将来的に、チャンスがあるのならWECやル・マンにも挑戦してみたいね」

再び強い光りを放つため——すでに気持ちは新シーズンへ

　彼の言葉の端々には、日本のトップカテゴリーでプロドライバーとして戦えることに対する感謝の気持ちと、モチベーションの高さが感じられる。しかし、少し前まではF1を目指すことが可能な位置につけていた。年齢もまだ21歳と充分若い。しかも、F3時代にイギリスでルームメイトだったランド・ノリスは、いまやマクラーレンF1のドライバーとして活躍している。サッシャは、F1へのステップアップを諦めたのだろうか？

「レーシングドライバーである限り、誰もがF1で走りたいと思っているだろうし、もちろん僕もそのひとりだ。いまも、決して諦めたわけではない。しかし、それが簡単ではないことは身をもって知っている。日本でレースをすることを決めたとき、F1を考えるとやや遠回りになることは理解していた。スーパーライセンスの問題もあるからね。しかし、マニュファクチャラーや大きなスポンサーのバックアップなしにF2に出場しても、トップで戦うことはいまの時代不可能に近い。ならば、さっきも言ったように世界でも高いレベルにあるスーパーフォーミュラとスーパーGTでしっかり結果を残すほうが意味があることだと思っている。僕は、いまの自分の状況に満足しているし、ここでしっかりと戦い、結果を残すことが何よりも重要だと考えているよ。逆に言えば、このふたつのシリーズで2年以内にチャンピオンになれないようであれば、F1への道も閉ざされるということだ。だから、いまは日本でレースをすることだけに集中している。将来的に日本を離れることがあるとしたら、それはF1に乗るチャンスや、そのための道筋ができたときで、そうでない限り今後も日本でレースを続けたいと思っているよ」

　キャリア設計に関する限り、サッシャは極めて現実的だ。そこにラテンの大雑把さや楽観はなく、ビジネスマン的なシビアな視点で状況を見極めているように感じる。それは、ホテル事業を成功に導いた両親や祖父母譲りの感覚だろうか。そして、その冷静かつ現実的なアプローチは、レースの現場でも見られる。KONDOレーシングで昨季サッシャを担当した田中耕太郎エンジニアは言う。

「若いけどとても冷静なドライバーだね。普通、若くて経験の少ないドライバーは、テストや練習走行であっても焦っていいタイムを出したがる。でも、彼は僕が決めたプランどおりにセッションを重ね、決して焦らない。古いタイヤで走ったり、違うセットを試してタイムが出なくても、その時々の状況を理解して淡々とメニューをこなしていく。そして、本番ではきちんとタイムを出すのだから素晴らしい。勉強熱心だし、本当に速いドライバーだと思うよ。少なくとも、（アンドレ）ロッテラーやロイック（デュバル）のレベルにはあると思うね」

　田中エンジニアによれば、サッシャはとにかく真面目で勤勉だという。彼が担当するドライバーに必ず課す〝宿題〟もきちんとこなし、そのフィードバックも非常に正確であるという。

「走った後に、クルマがどのような動きをしていたのか、フィードバックをコース図に細かく書き込むんだ。もちろん、エンジニアと直接会話をすることも重要だけど、書き込むことで頭の中がより整理される。また、後で『あのときはどうだったかな』と振り返るときも、文字で記録が残っているし、1年後のレースでセッティングを進める際の参考にもなる。僕にとっても、チームにとっても非常に有効なシステムだと思うな。僕にとって、耕太郎さんや、スーパーGTでの東條（力）さんのような、日本のトップエンジニアと一緒に仕事ができるのは素晴らしい



M.Hirata

太陽の子 SACHA FENESTRAZ



S.Tamura

GT500デビューとなった開幕戦では、予選Q2を託され3番手。スーパーGTでも早々に速さを見せつける。決勝ではスタートスティントを担当し、混戦のなかでの強さも示した。ウエイトハンデを課されたシーズン中盤は入賞を逃すレースも続いたが、最終戦では再び表彰台へ。21年シーズンのシートはまだ発表されていないが、タイトル争いの渦中にいることは間違いないだろう。

2020 SUPER GT-GT500 #36 au TOM'S GR Supra Yuhi Sekiguchi / Sacha Fenestraz

Round	Rd.1 富士	Rd.2 富士	Rd.3 鈴鹿	Rd.4 もてぎ	Rd.5 富士	Rd.6 鈴鹿	Rd.7 もてぎ	Rd.8 富士
QF	3rd	6th	12th	14th	10th	12th	7th	3rd
Race	2nd	2nd	3rd	11th	12th	7th	13th	3rd

経験だ。Ｆ３時代はセッティングできる範囲も狭かったから、いまこうして彼らからトップカテゴリーマシンのセッティングを学ぶことができるのは本当に貴重な機会だと感じている」

どん底でも失わない明るさ

サッシャの言葉からは、レースに対する謙虚な姿勢が伝わってくる。そして、彼の走りを支えるエンジニアやメカニックに対する感謝の気持ちも。チームとの関係を深めるため日本語を学び、会話の端々に日本語を交える。メカニックとも交流を深め、スーパーGTではレース後にマシンをクリーニングする姿も見られる。チームを味方につけるという考えもあるのかもしれないが、それ以上に生まれ持ったオープンな性格によるものだろう。

20年、トップカテゴリー参戦初年度だったサッシャは、開幕直後からルーキーらしからぬスピードと安定性を発揮した。スーパーフォーミュラでは開幕戦もてぎで予選2番手、決勝3位といきなりポディウムフィニッシュ。第2戦岡山と第3戦ＳＵＧＯでは予選3番手を獲得したが、結果には結びつかず以降はリタイアや下位フィニッシュが続いた。その多くが不運なアクシデントによるもので、追突など巻き添えを食ったケースが多かった。また、終盤は予選も振るわなかったが「あれは僕らチームのせい。あの子は悪くないし、相変わらずとても速いよ」と、田中エンジニアは擁護する。

「シーズンの序盤は良かったけれど、その後流れが悪くなってしまった。とくに、ほかのクルマに当て続けられたのは参ったね。2回まではすぐに気持ちを切り替えることができたけれど、それが3回とかになるとさすがにへこむ。精神的にもかなりつらいシーズンだったのは確かだ。でも、自分には速さがあったと思うし、この1年で本当に多くのことを学んだ。すでに気持ちは21年に向いているし、ポジティブに新しいシーズンを迎えたいね」

幾多の苦難を経験しても、どん底を味わっても、サッシャは明るさを失わず、前向きであり続ける。ルノーのスカラシップから外れた翌年に全日本Ｆ3王者となったように、20年の困難な経験を糧に、21年は再び強い光りを放つはずだ。アルゼンチン国旗の中央に輝く、太陽のように。

ThreeBond Racing 2020

タチアナ・カルデロンのSF 1年目

UPBEAT

富士で溢れた闘志と高まる期待感

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：上尾雅英（Masahide Kamio）

2020年全日本スーパーフォーミュラ（SF）選手権最終戦富士の決勝レースは、12月中旬という異例の時期、そして気温と路面温度が10度前後という難しいコンディションで始まった。15周目にタイヤ交換を終え、ニュータイヤを履いたタチアナ・カルデロンのペースは上がり、タイミングモニターで表示されていた第2セクターのタイムが赤く点った。レースに参加していた選手のなかで最速のタイムが記録されたのだ。

カルデロンの走りを見守っていたThreeBond Drago CORSEの伊与木仁エンジニアは言う。「たまげました。初めてレースをするコースで、彼女はそれまでセクター2を苦手としていたのに赤ですから。



「2021年もここでレースを続けて、もっとポテンシャルを見せたい」

PLAYBACK 2020

Rd. 5 & 6 SUZUKA



土日1戦ずつの開催となった鈴鹿ラウンド。日曜の第6戦は第5戦からの習熟も急速に進み、バトルも展開。「あともう少しでポイントを獲得できる領域まで来た」（道上監督）。（as）

Rd. 4 AUTOPOLIS



アップダウンと曲がりくねった、道幅の狭いコースに最初は驚いていたが、走るごとにクルマとタイヤへの理解が進み、終盤は後続からの追い上げをかわしながら前車にチャージ。（as）

Rd. 1 MOTEGI



SF初レースは19番手スタートから12位でチェッカー。「FIA F2とは違い、スタートからゴールまでプッシュを続けなければならないレースだと感じた」（カルデロン）。（as）



まだまだ速くなる余力を持っていたんだなぁと驚きました」

カルデロンが第2セクターで記録したタイムはその後、福住仁嶺に破られるが、福住以外の誰もカルデロンより速く走ることはできなかった。

19年までFIA F2を戦い、アルファロメオでF1の開発ドライバーも務めたカルデロンは20年、日本のSFに参戦することになったが、コロナ禍に翻弄された。第1戦もてぎには出場したものの、日本政府の感染防止策に伴う入国規制を受けて、第2戦岡山、第3戦SUGOは欠場。この2戦は塚越広大が代役を務めた。

ようやく第4戦オートポリスで戦線に復帰したカルデロンは日本に腰を据えて残りのシーズンを戦ったが、初めての国、初めてのマシン、初めてのコースでSFを戦うには、いささか落ち着きのない状況を強いられた。道上龍監督は20年シーズンをこう振り返る。

「2戦欠場せざるを得なくなるなど、入国するために大変な思いをしたりしました。彼女にとっても日本の初めてのサーキットで初めてのクルマを自分のものにするには、少しばかり練習の時間が足りなかったかなと思います。せめてサーキットを知っていれば、まったく違う結果になったと思います」

これまで長年に渡り国内外のF3レースを戦い、満を持して20年に国内トップフォーミュラであるSFに進出したスリーボンドの足立守氏は、コロナ禍に苦しんだ1年ではあったが、大きな意味があったと語る。

「消化不良の1年でした。もっとちゃんとしたかたちでやりたかった。タチアナは最初、苦労するだろうとは思っていたんです。走行時間も少なく、何もかも初めてでしたから。でも、失礼な言い方にはなりますけど、思ったより速いぞ、と驚くことになりました」

最終戦富士では、スタートで駆動系のトラブルが発生し、ピットスタートというビハインドを背負ったが、カルデロンは上位ドライバーに匹敵するアベレージで走り、チームを驚かせた。

日本での1シーズンを振り返ったカルデロンに悔いはないようだ。

「もちろん、レースでもっと成績を残したかったけれど、20年はとってもエンジョイできた1年でした。このクルマをドライビングできたこと、このチームでレースができたこと、まるでファミリーのようなこのチームでレースができたこと、とても楽しめたんです。出場した5レースのうち一番印象に残ったのは、自分の能力をもっとも発揮できたという意味で最終戦です。あとは、憧れのグランプリサーキットですごくいいファイトができた鈴鹿での第6戦ですね」

20年シーズンを終えた道上監督もカルデロンのパフォーマンスを高く評価する。「僕としては、21年シーズンもタチアナを日本のレースで走らせたいという気持ちでいます。日本で大勢の方々が彼女のファンになってくれました。彼女もこのカテゴリーが大好きになったようですし、日本のレースにもようやく馴染んできたところです。なにより、彼女はもっと上を目指したいと思っている。女性ドライバーという括りではなく、ひとりのドライバーとして一緒に戦いたいですね」



「最終戦富士では、アベレージでいけばトップ10に入れるようなペースで走っていて驚いた」と、レースごとに大きくなる進歩の幅に道上監督もまた期待感を高めていた。(as)

No. 12 Tatiana Calderon／ThreeBond Drago CORSE

Round	1	2	3	4	5	6	7
	Motegi	Okayama	Sugo	Autopolis	Suzuka	Suzuka	Fuji
Qualifying	19	—	—	18	18	19	19
Race	12	—	—	16	13	12	17

Chassis: SF19 | Engine: Honda/M-TEC HR-417E | Tyre: Yokohama

伊与木エンジニアも同じ気持ちだ。

「最初は、どういうポテンシャルを持っている選手か分からなかったので、苦労すると予想していました。いくらアルファロメオでF1テストをしていると言っても、特別扱いなのかなと思い込んでいたんです。でも、シーズンが進むにつれてパフォーマンスを上げ、期待を持たせるだけのレベルで走れるポテンシャルを見せてくれました」

21年シーズンの体制はこの年末年始にかけて固められるだろう。20年シーズンを戦い終えたカルデロンは、「できれば、21年以降もここでレースを続けたいです。そして、私のポテンシャルをもっと発揮したいと思っています」という期待と闘志を胸に、日本を後にした。

Rd. 7 FUJI



予選Q1突破はならなかったものの、決勝レース中のベストタイムは全体5番手を記録。ペースも良く、ピットスタートとならなければ、充分に入賞を計算できる内容だった。(as)

LINE TRIMMER"

PART 1

2021シーズンプレビュー

"V8フラグ"は立ったのか？

変動するカレンダーから探る2021勢力図

2020年最終戦モンツァから約1カ月後に2021年シーズンが開幕
今季の勢力関係もカレンダー変更に左右されるのは変わらなそうだが
トヨタが若干有利、そしてオジエ中心に回るという傾向は続きそうだ

Text : 古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo : LAT／XPB／Red Bull／HYUNDAI／M-SPORT／TOYOTA



WRC 2021 "OUT



TOYOTA GAZOO Racing
AsahiKASEI
17
RALLY ITALIA SARDEGNA
2020
Microsoft
DENSO
Panasonic
DMG MORI
PIAA
CCI CORPORATION
SP 1016
MICHELIN



Red Bull

PART 1

WRC 2021 "OUTLINE TRIMMER"

"V8フラグ"は立ったのか?

オジエがデフセッティング変更で"シンクロ率"アップ

２０２１年のＷＲＣが間もなくラリー・モンテカルロで開幕する……予定だ。この原稿を執筆している1月11日に、ラリーの主催者はブルテンを発行。以前に発表されていたものとは大きく異なる、新しいスケジュールが公開された。フランスでは依然新型コロナの拡大が止まらず、ラリーの主舞台となる地域では夜間の外出制限が20時から18時に繰り上げられた。それに伴い、走行やサービスなど、屋外でのすべての活動を18時までに終えなくてはならない。ただ、フィニッシュのモナコ公国に関しては、フランスと隣接はしていても夜間の外出制限が適用されないのは興味深い。

一時はラリーを開催するのは不可能ではないかと思われていたが、主催者は実現に向けて努力を続けている。また、マニュファクチャラーもイベント直前のテストをフランス国内で開始した。主催者もチームもラリーをやる前提で動いているが、開催可否の最終決断は13日に下されるという。つまり、この本が出たときには中止になっている可能性もあるのだ。

現在の状況下では、今季もすべてが不確定ななかで進まざるを得ない。昨年の段階では全12戦の年間カレンダーが発表されていたが、早くも第2戦スウェーデンと第9戦イギリスが中止になった。この2戦に限らず、今後いくつかのラリーが中止になる可能性があり、昨年のように7戦程度にまで減っても不思議ではない。すべては新型コロナの状況次第だ。

ゆえに、今季の行方を占うことはかなり難しいが、まずはどのようなイベントが開催される「予定」なのかを見ていきたい。シーズン唯一のフルスノーイベントとなるはずだったスウェーデンの代替として、フィンランドでのスノーラリーが検討されており、この本が出るころには正式に決まっているかもしれない。フィンランドは夏季に恒例のラリー・フィンランドが予定されているが、それとは別に、北極圏でのスノーラリー開催の機運が高まっている。北極圏でのスノーラリーとしては、キミ・ライコネンやバルテリ・ボッタスらF1ドライバーも頻繁に参戦することで知られる1月の「アークティック・ラップランド・ラリー」が有名だが、それとは別に同じエリアで2月末にスノーイベントが開催されそうなのだ。

もしそれが実現したなら、フィンランドにチームの本拠を置くトヨタにはやや有利となるだろう。彼らはフィンランドの雪道をテストなどで熟知しているし、ドライバーは全員スノーラリーを得意としているからだ。また、今年はヤリスＷＲＣで全戦に出場する勝田貴元も以前アークティック・ラップランド・ラリーに出場しており、フィンランドでのスノーラリーの経験は豊富。ワークスの3人だけでなく、勝田にも上位争いのチャンスがある。

4月末にはＷＲＣ初開催のイベントが控えている。東ヨーロッパのバルカン半島を舞台とする「ラリー・クロアチア」だ。以前からＷＲＣ招致を目指してきたこのラリーは、首都ザグレブ

TOYOTA

GAZOO Racing WORLD RALLY TEAM

TOYOTA Yaris WRC



Red Bull

Sébastien OGIER
セバスチャン・オジエ
Nat: FRA
DOB: 17.12.1983
Wins: 44



TOYOTA

Elfyn EVANS
エルフィン・エバンス
Nat: GBR
DOB: 28.12.1988
Wins: 2



TOYOTA

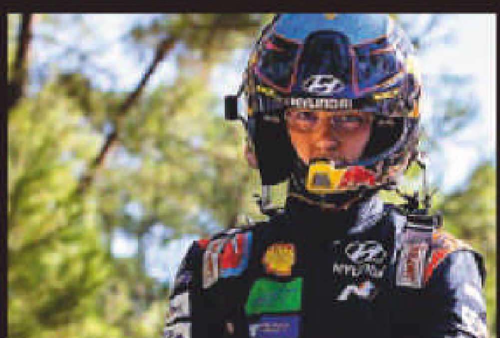
Kalle ROVANPERA
カッレ・ロバンペラ
Nat: FIN
DOB: 01.10.2000
Wins: 0

トヨタのドライバーラインアップは昨年と変わらず。３人全員が全戦に出場する。注目はやはりオジエ。昨年中盤にデフのセッティングを彼に合ったものに変更したところ、ヤリスWRCとの"シンクロ率"が一気に高まった。理解をさらに深めたヤリスWRCで臨む2021年は、昨年以上の強さを発揮するだろう。ただし、チームメイトのエバンスも、ロバンペラも総合力を高めているため、チーム内の戦いは昨年よりも激化必至。そのあたりを、トミ・マキネンに代わりチーム代表に就任したヤリ－マティ・ラトバラがどうハンドリングするかも見物だ。また、WRCチャレンジプログラムからのエントリーではあるが、初のフル参戦となる勝田貴元の活躍にも期待したい。

HYUNDAI
SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM
Hyundai i20 Coupe WRC


HYUNDAI

Ott TÄNAK
オィット・タナック
Nat: EST
DOB: 15.10.1987
Wins: 12


HYUNDAI

Thierry NEUVILLE
ティエリー・ヌービル
Nat: BEL
DOB: 16.06.1988
Wins: 12


HYUNDAI

Dani SORDO
ダニ・ソルド
Nat: ESP
DOB: 02.05.1983
Wins: 1


HYUNDAI

Craig BREEN
クレイグ・ブリーン
Nat: IRE
DOB: 02.02.1990
Wins: 0

ヒュンダイはヌービルとタナックが全戦に出場。ソルドとブリーンのふたりが３台目のマシンをシェアする。タイトル獲得のためには手段を選ばぬアンドレ・アダモ監督は昨年、効果的なサードドライバー投入政策でマニュファクチャラーズタイトルを守った。グラベルラリーでサードドライバーが有利な後方スタートを切れるようにする采配が奏功し、トヨタ勢の優勝と最大ポイント獲得を妨げたのだ。今年も同じ戦略を採るに違いない。なお、昨年まで選手にのみ与えられていたパワーステージのボーナスポイントが、今年からはマニュファクチャラーにも付与されることになり、これまで以上に最終日のパワーステージの重要度が高まることになる。

を中心とするターマックラリーだ。過去10年間、クロアチアに出場した現役のワークスドライバーはおらず、皆にとって新たなる挑戦となる。強いて言えば、現在トヨタのテストドライバーであるユホ・ハンニネンがERC（ヨーロッパ・ラリー選手権）開催の2012年大会で優勝しているため、多少の情報は持っているはずだが、そのときのクルマはシュコダ・ファビアS2000だったので、あまり参考にはならないだろう。

その後、カレンダーはポルトガル、イタリア、ケニア（サファリ）、エストニア、フィンランド、ベルギー（イープル）、チリ、スペイン、そして日本と続く。このなかでは、サファリ（グラベル）、イープル（ターマック）、日本（ターマック）の3戦が新規WRC開催イベント。スペインもこれまでとは大きく変わる。長らく、グラベルとターマックの両路面を走行するミックス・サーフェス・ラリーとして開催されてきたが、今年からは純粋なターマックラリーになる。つまり、雪道も走るモンテカルロも含めると、ターマックラリーは5戦と、例年よりも全体に占める割合が増えている。

ターマックラリーについては、ドライバーとマシンの両方のパフォーマンスを鑑みると総合力はトヨタがややリードと言えるが、ヒュンダイも負けていない。今後のマシンの開発・熟成状況にもよるが、イープルでは実戦経験のあるヒュンダイが、ジャパンではトヨタが有利であると考えられる。

マシンについては、2022年から新規定のハイブリッドマシン「ラリー1」が導入され、現行WRカーは今年がラストイヤーとなる。そのため、基本となるボディシェルはこれまでのキャリーオーバーとなるが、エアロパーツはアップデートされそうだ。昨年、トヨタはフロントフェンダー付近を大幅にデザイン変更したヤリスWRCを、モンテカルロに向けたテストで走らせ

今年もサードドライバー投入作戦続行か



LAT


ヌービルは昨季最終戦モンツァのデイ２、シケインでコンクリートブロックに近づきすぎ、足まわりを破損。水しぶきがマシンに入り、エンジンストール。そこからリスタートできず、タイトル挑戦権を失った。(as)

 XPB

M-SPORT

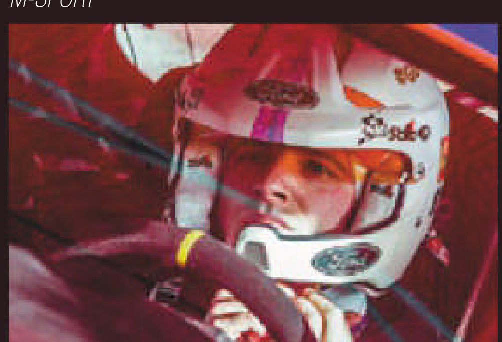


過去何度か訪れた"忍耐のシーズン"か

M-SPORT
FORD WORLD RALLY TEAM
Ford fiesta WRC


M-SPORT

Teemu SUNINEN
テーム・スニネン
Nat: FIN
DOB: 01.02.1994
Wins: 0


M-SPORT

Gus GREENSMITH
ガス・グリーンスミス
Nat: GBR
DOB: 26.12.1996
Wins: 0

Mスポーツ・フォードは昨年以上に苦しい戦いとなるだろう。優勝する力を持ったラッピがチームを離れ、スニネンも数戦にしか出られないからだ。資金不足によりペイドライバーを優先するしかなく、経験、実力ともに不足しているグリーンスミスが事実上のエースとして全戦に出場するが、表彰台フィニッシュも難しいのではないか？ フォルモーは優れた才能を持つ若手選手ではあるが、WRカーの経験はなく、WRC 2との掛け持ち。Mスポーツとしては、何とか今季を耐え抜き、来年のラリー1で盛り返したいところ。そのためにも、昨年のようにシャシーをクラッシュや火災で失うことだけは避けたいはずだ。（写真はモンテ出場のふたり）

PART 1 WRC 2021 "OUTLINE TRIMMER"
"V8フラグ"は立ったのか？

ていた。また、ヒュンダイもｉ20クーペWRCのフロントに若干の変更を加えている。いずれも、モンテカルロで実戦に投入されるかどうかは定かではないが、シーズン序盤に投じられる可能性はあるだろう。

気になるのはエンジンだ。次期ラリー1マシンはついにハイブリッドとなるが、そのベースになるのは現行の1・6ℓ4気筒直噴ターボで、今年4月時点でのスペックをもって開発を凍結。それを5年間使い続ける計画だった。つまり、内燃機関に関しては最後の大幅アップデートタイミングとなり、そのホモロゲーションリミットは当初今年4月に予定されていたのだが、肝心のハイブリッドコンポーネンツのマニュファクチャラーへの供給遅れもあり、7月まで先延ばしになった。少しでも早く投じれば、もちろん今季を戦ううえでは有利となるが、今後5年間を考えればできるだけスペック決定を遅らせて、ギリギリまで開発を続けたい。マニュファクチャラーにとっては、非常に悩ましい問題である。そもそも、投入の1年前になってもハイブリッドコンポーネンツが供給されないという状況で、果たして来年ラリー1マシンは何事もなく走ることができるのだろうか？　横転や水没の可能性もあるラリーだけに、安全性確保の点でも不安が残る。

カギを握るタナックのアジャスト

ドライバーのラインアップは各チームとも大きくは変わらなかった。トヨタはオジエが引退を1年延ばしたこともあり、今年もオジエ、エルフィン・エバンス、カッレ・ロバンペラの3人が全戦に出場する。オジエは通算8回目のドライバーズタイトル獲得で、引退の花道を飾りたいところだ。また、エバンスは昨年最終戦モンツァのコースオフにより僅差で逃したタイトルを今年こそ手にしようと虎視眈々。フル参戦2年目のロバンペラはいくつかのラリーで優勝する力をすでに備えているが、その最初のチャンスは2月の地元フィンランドで巡ってくるかもしれない。

ヒュンダイはヌービル&タナックの2トップは不変。サードドライバーとしてダニ・ソルドとクレイグ・ブリーンのふたりがラリーごとに入れ替わる。残念ながら、期待されたほどのパフォーマンスを見せることができなかった

WRC 2020 Driver Standings (top 10)

Pos	Driver	MON	SWE	MEX	EST	TUR	ITA-Sar	ITA-Mon	Total
1	S. Ogier	18 + 4	12 + 3	25	15+2	0	15+3	25	122
2	E. Evans	15 + 2	25	12	12+4	25+2	12+2	0+3	114
3	O. Tanak	0	18 + 2	18	25+3	0+4	8+5	18+4	105
4	T. Neuville	25 + 5	8 + 4	0	0	18+5	18+4	0	87
5	K. Rovanpera	10	15 + 5	10	10+5	12+3	0	10	80
6	E. Lappi	12+1	10+1	0	6	8	0	12+2	52
7	T. Suninen	4+3	4	15	8	0	10	0	44
8	D. Sordo	-	-	0	-	-	25+1	15+1	42
9	C. Breen	-	6	-	18+1	-	-	-	25
10	S. Loeb	8	-	-	-	15+1	-	-	24

決勝ポイント＝1位25点、2位18点、3位15点、4位12点、5位10点、6位8点、7位6点、8位4点、9位2点、10位1点
パワーステージポイント＝1位5点、２位４点、３位３点、４位２点、５位１点

WRC 2020 Manufacturer Standings

Pos	Manufacturer	Total
1	HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM	241
2	TOYOTA GAZOO Racing WRT	236
3	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	129
4	HYUNDAI 2C COMPETITION	8

マニュファクチャラー─登録ドライバーのうち、各ラウンド上位２名のポイント合計。
パワーステージポイントは含まず。

YouTube『Rourebel 2.0』より



TOYOTA



左が昨年12月中旬に行なわれていたモンテのテストでの車両。フロントフェンダーのホイールアーチあたりにのこぎり状のエアロパーツが装着されているときもあった。ただ、今年に入ってからのモンテでのテストでは装着されていないようだ。(as)

XPB



今季から全車がピレリタイヤを装着する。ピレリのおおまかなインプレッションはp76-79で貴元が話してくれているので、そちらも参考に（写真は2015年GBでのもの）。(as)

HYUNDAI



昨季のエストニアでは、下馬評どおりにタナックが優勝。出場経験のある地元戦というアドバンテージをWRCでも結果につなげた。今年も陣営は計算に入れているだろう。(as)

セバスチャン・ロウブはバンプアウトされてしまった。WRCを席巻した元世界王者がこのような形でシートを失ったことをさみしく感じるが、これも時代の流れか。現在、ダカールラリーで砂まみれになっているロウブは、今年発足する電動オフロード選手権「エクストリームE」シリーズに、ルイス・ハミルトンのチーム「X44」から出場することが決まった。新天地でのロウブの活躍に期待したい。

サードドライバーを効果的に投じるヒュンダイの施策は昨シーズン完璧に機能し、それがマニュファクチャラーズタイトルの連覇につながった。次に彼らが欲しいのは、もちろんドライバーズタイトルである。ヌービルも、19年王者のタナックも、チャンピオンになる力を持っている。だが、i20クーペWRCを完全に自分の身体の一部としているヌービルは、昨年も自分のミスで数戦を失った。メンタル面でまだ改善が必要に思えるラリーもあった。一方、タナックは移籍後のファーストシーズンだったこともあり、クルマを完全には乗りこなしていなかったことは明らか。タナック自身「イベント数が少なく、クルマに慣れることは容易ではなかった」と話していた。

しかし、どうだろうか？　18年にMスポーツ・フォードからトヨタに移籍したタナックは、5戦目のアルゼンチンでヤリスWRCを優勝に導いたが、その際、「これで完全にクルマを理解できた」と語っていた。昨年は第4戦エストニアでヒュンダイ移籍後の初優勝を飾ったが、小さなミスも多く、かつてのような圧巻の速さはシーズンを通して見られなかった。そこで思い出されるのが、i20クーペWRCをなかなか乗りこなせなかったロウブである。i20クーペWRCのハンドリングはクセが強いと言われ、相性の善し悪しが顕著だとされる。タナックが2年目のi20クーペWRCを自分のものにできているかどうか、まずは昨年大クラッシュを演じた開幕戦モンテカルロに注目したい。

すっかり影が薄くなってしまったMスポーツ・フォードについても言及する必要がある。最大の変化は、エサペッカ・ラッピの離脱だ。トヨタで1勝し、その後、シトロエン、Mスポーツ・フォードと渡り歩いたラッピは昨年1度も表彰台フィニッシュはなく、シーズン6位に終わった。しかし、WRC経験豊富な彼がシートを失ったのは、成績よりもおもに金銭的な理由である。唯一、純粋なマニュファクチャラーチームではないMスポーツは活動資金不足が深刻で、大きなスポンサーを持ち込めるドライバーを優先しなければならない事情がある。そのため、選手権11位だったガス・グリーンスミスをフルタイムで参戦させ、もうひとつのシートはやはりスポンサーを持ち込めるアドリアン・フォルモーと、テーム・スニネンがシェアすることになった。チームのなかで唯一表彰台に立つなど健闘したスニネンでさえも、フル参戦がかなわないのがMスポーツの現状だが、彼らがワークス参戦を続けてくれているだけでもよしとしなければならないのかもしれない。

Mスポーツの基礎体力低下により、昨年以上にトヨタ勢対ヒュンダイ勢の対決構図が強まるのは間違いない。WRCラストイヤーを迎えるオジエが連覇を果たすのか、タナックが返り咲くのか、それとも新王者が誕生するのか。タイヤがミシュランからピレリに変わり、不確定要素がひとつ増えることもあり、今シーズンもタイトル争いはおおいに盛りあがりそうだ。

WRC 2020 Calendar

Venue	Date	Surface
Monte-Carlo	21 - 24 Jan.	Tarmac
Croatia *	22 - 25 Apr.	Tarmac
Portugal	20 - 23 May	Gravel
Sardegna	03 - 06 Jun.	Gravell
Kenya	24 - 27 Jun.	Gravel
Estonia	15 - 18 Jul.	Gravel
Finland	29 Jul. - 01 Aug.	Gravel
Belgium	August	Tarmac
Chile	09 - 12 Sep.	Gravel
Spain	14 - 17 Oct.	Tarmac
Japan	11 - 14 Nov.	Tarmac

* Subject to agreement

勝田貴元インタビュー

"ZERO HOUR"

「勝負の年」という覚悟と決意とともに。

経験を積み重ね、成長の階段を着実に上っている勝田貴元
2021年シーズンはWRC全12戦にヤリスWRCで出場する
「フル参戦」という言葉が問いかけている意味
そしてどのような答えが求められているかを貴元は理解していた

Text & Photo : 古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo : TOYOTA



K.Koga



――貴元選手にとって、2020年はどのようなシーズンでしたか？

貴元：いままでに経験したことがない、かなりイレギュラーなシーズンでした。序盤のモンテカルロとスウェーデンに関しては当初のプランどおりでしたが、その後、新型コロナの影響で出場予定だったラリーがなくなり、半年間ラリーカーにも乗れない状態が続きました。世界中の誰もが同じだったとは思いますが、不安で大変な1年でしたね。

――当初の予定（ヨーロッパ7戦＋ジャパンの計8戦）よりも少ない5戦の出場に留まりましたが、そのなかでもっとも手応えを感じたイベントはどこですか？

貴元：WRC初開催のラリー・エストニアです。半年ぶりのラリーだったので不安もありましたが、リスクを負ってでも全開で戦っていいと言われた初めてのラリーで、自分が持つスピードをある程度示すことができたと思います。リザルトを残すことはできませんでしたが、いい感触を得ることができ、自信を深めることができた、転機になった1戦です。

――同じマシンに乗るチームメイトよりもタイムが良かったSSもいくつかあった。新たに見えたり、何か大きく変わったりしたことはありますか？

貴元：いままで踏み込んでこなかった次元で、足りない部分とポジティブに思える部分が明確になりました。おもにドライビング面に関して、エストニアの前と後では自分のなかで自信が大きく変化しました。前から僕を見てくれていたエンジニアは『あそこまでは

PROFILE

かつた たかもと／FCJ（2011年王者）、全日本F3 Cクラス（13年シリーズ2位）などを経て、15年に「TOYOTA GAZOO Racingラリーチャレンジプログラム」のドライバーに選出。17年WRC第7戦イタリアのWRC 2でクラス3位に入賞。18年WRC第2戦スウェーデンのWRC 2ではクラス初優勝を果たした。19年はWRC第6戦チリでもWRC 2でクラス優勝。この年は第10戦ドイツと第13戦スペインでヤリスWRCをドライブした。20年は当初、全13戦中8戦（欧州ラウンド7戦＋日本）にヤリスWRCで出場する予定だったが、新型コロナの影響でWRCのカレンダー自体が大幅変更を余儀なくされ、最終的にメキシコとトルコを除く5戦に出場。21年は12戦すべてに出場予定。1993年愛知県生まれ。

行けると思っていた』と言ってくれましたが、チームのほかのスタッフの僕を見る目は変わったと思いました。

――同じくWRC初開催だった最終戦モンツァはどうでしたか？ 非常にトリッキーなラリーでしたが、最終SSで初のベストタイムを刻みました。

貴元：初日の最初のステージでミスをして、いきなりデイリタイアとなっていたので、シーズン最後のSS、しかもパワーステージでトップタイムを出すことができたのは非常に良かったです。ものすごく荒れていて、何が起きてもおかしくないような路面コンディションでしたが、しっかり気を引き締めて走り、あのタイムが出た。そのことに僕自身もいい意味でびっくりしました。エストニアと同じく、（トップの選手と）戦えるという自信につながった1戦になりました。

――昨季、もっとも大きかった収穫は何だと感じていますか？

貴元：前半と後半で間隔が大きく空いてしまったので、そこで自分にいま何が足りていないのかを落ち着いて客観的に考える時間があり、そこでフィジカルとメンタルの両面でじっくり追い込んで鍛えることができたのが良かったと思います。ラリー自体について言うと、いくつかミスをしましたが、そこからも多くを学びました。重要なのは、なぜミスをしたのかを明確にし、同じミスを繰り返さないこと。もちろん、落ち込むこともありましたが、きちんと原因を分析すれば、それは自分の糧にも自信にもなる。そして、一度原因を明確にした後は、改めて考える必要はないと思えるようになったのは、成長した部分のひとつだと思います。ミスを自信につなげるという考え方ができるようになったのは大きいですね。

――カテゴリーを問わず、トップアスリートはそのようなメンタリティの持ち主が多いですね。そして、2021年シーズンはヤリスWRCによるWRC全12戦への出場が決まりました。

貴元：素直にうれしいです。『フル参戦』というワードだけでもいままで以上に大きなプレッシャーを感じますが、ネガティブな感情はまったくありません。フル参戦するなかでどこかで結果を出せばOKというわけではなく、それを2022年以降につなげられるようにしなければならないと、プランをいま練っているところです。

――引き続き、「WRCチャレンジプログラム」という名称ではありますが、フル参戦には違いありませんね。

貴元：いままでにない規模のプログラムなので、僕個人としてはしっかり経験を詰むことが何よりも重要だと考えています。新しいイベントも増えるなかで、ラリーによって自分が何をできるのかを見極めなくてはならない。たとえば、開幕戦のモンテカルロは特殊で難易度が高いラリーなので、経験を積むことを最優先します。とはいえ、前回と同じドライビングレベルで走るつもりはないですし、いま持っている力を最大限に出しつつ、最後まで走り切るのがターゲットです。

高速ラリーで勝負

――シーズンオフは日本には帰らず、フィンランドで過ごすようですね（編集部注：取材は昨年末にリモートで行ないました）。

貴元：初めての海外での年越しですが、家族もいるのでまったく問題ないです。ただ、食べ物に関するシックはすごいですね（笑）。

――昨年12月末にモンテカルロに向けてのテストを行なったようですが、新たにワンメイクタイヤとなったピレリのフィーリングはどうでしたか？

貴元：路面がフルアイスだったので、スタッドタイヤが中心でした。スリックはスタッドとのクロス装着しか試すことができず、ドライでのフルスリックや、フルスノーで走ることはできませんでした。ピレリのスタッドは（ミシュランと比べて）ピークのグリップについては大きな差はないと思いますが、アイス路面でのスタッドのヨレが早い感じがしました。新品状態のアドバンテージがかなり大きいので、タイヤマネジメントがより大きなカギとなってくるかもしれません。

――WRC2を戦っていたときにR5カーでピレリの経験があると思いますが、それが役に立ちそうですか？

貴元：R5用とWRカー用では構造も含めてまったく別物なので、ピレリを経験したというアドバンテージはないでしょう。モンテはスケジュールが日々変動していて、シェイクダウンがないかもしれないし、事前のテストも僕はできなくなるかもしれない。そうなると、一度もスリックを履かないまま本番に臨むことになります。

――それはかなり厳しい。

貴元：テストの日数制限があるので仕方ないですよね。だから、ワークスの3人が走るテストに帯同してデータを見せてもらったり、コメントを聞いたりしたいと思います。それをもとに、まずSS1でフィーリングを得て、以降のSSで感覚を合わせていくつもりです。新しいシーズンの最初のラリーなので、しっかりと最後まで走り切り、ドライに近いコンディションで走れるステージではある程度パフォーマンス



2020年最終戦モンツァのパワーステージのコンディションはひどく荒れ、かなり難しいものとなっていたが、そこでベストタイムをマークしたことに大きな価値がある。(as)

TOYOTA

No. 18 Takamoto Katsuta WRC 2020 results
TOYOTA Yaris WRC

Rd.	Venue	Surface	Pos.
1	Monte-Carlo	Tarmac	7
2	Sweden	Snow	9
3	Mexico	Gravel	-
4	Estonia	Gravel	R
5	Turkey	Gravel	-
6	Sardegna	Gravel	R
7	Monza	Tarmac	20

を出していきたいですね。

──シーズンの途中には、久しぶりの開催となるサファリラリーもあります。

貴元：ケニアには1回も行ったことがないですが、大雨の後で泥のなかには入りたくないですね（笑）。聞くところによると、大草原の平地を全開で突っ走る高速ラリーで、途中にはヨーロッパではあり得ないようなバンプとかもあるそうなので、僕もチームもサファリは生き残ることが重要だと考えています。歴史のあるラリーですし、ひとつの冒険として楽しみにしています。

──得意とする高速系のラリーでは再び攻めの走りをする計画ですか？

貴元：エストニアやフィンランド、そしてもしかしたら第2戦として開催されるかもしれない（フィンランドの）ラップランドのラリーなど、いまの自分に合っているラリーでは結果を出しにいきたい。前回のエストニアと同じアプローチで戦い、きちんと最後まで走り切って、リザルトを持ち帰ることが目標です。ラリーごとにメリハリをつけつつ、パフォーマンスとしてはどのラリーでもいい位置にいられるようにしなければならないと思っています。

──最終戦はラリージャパンです。

貴元：誰もあえて僕には言いませんが、ジャパンは全開で行くしかないでしょう。そのためにも、その前にあるターマックラリーでしっかり経験を積みたい。自分に都合よく考えると、21年のカレンダーは僕のために作ってもらったようなものではないかなと（笑）。スピードと経験をしっかり蓄積していけば、ジャパンではいいパフォーマンスを発揮できるはずですし、それを目標に戦っていきます。

TOYOTA



写真は1993年のサファリラリーでのトヨタ・セリカGT-FOUR（ST185）。サファリはこのようなイメージも強いが、今年のステージは当時とはかなり様相が異なるようだ。(as)



高速ラリーでは結果を出しにいきたいという貴元。WRC 2クラス初優勝時のスウェーデンもスノーだが高速ラリー。エストニア（写真）でもチームメイトよりいいタイムのSSがあった。(as)

TOYOTA

22年のワークス昇格がターゲット。その資質を見せなければいけない

──そういえば、17年にトヨタのワークスのドライバーを務めていたユホ・ハンニネンが新たに貴元選手のドライビングコーチに就任しました。

貴元：ユホさんはいまでもテストドライバーとしてヤリスWRCで走っていますし、次のクルマのテストも行なうはずです。クルマに対する理解が非常に深く、チームからの信頼がすごく厚い。IRCやERCでチャンピオンになり、フィンランド人のなかでターマックがもっとも速いドライバーと言われるくらい実力がある選手です。これまでも、いろいろなアドバイスをもらったり、横に乗せてもらったりしてきました。

──人間的にも魅力がありますね。

貴元：本当にいい人だし、僕がラリーでミスをしたりとか、クラッシュをしたりなど、うまくリズムに乗れないときなど、誰よりも早く的確なメッセージを送ってくれるんです。そういった精神面だけでなく、セットアップ面でも大きなアドバンテージになると確信しているので、一緒に仕事をできるのがすごく楽しみです。ターマックラリーでは引き続き僕のグラベルクルーを担当してくれるのも心強いですね。

──トップカテゴリーへのフル参戦初年度、どのようなシーズンになるとイメージしていますか？

貴元：現実的に考えて、優勝争いやチャンピオン争いをするにはまだ早いと思います。そこを求めてしまうと、しなくていいミスをしてしまうだろうし、積めるはずだった経験を積めなくなるので、バランスを考えて1年戦っていかなければならない。まず、これがドライバー目線でのターゲット。次に、チーム目線としては22年やその先につながるシーズンにしなければならない。ワークスチームとしては、やはりマニュファクチャラーポイントを獲得できるドライバーが必要だし、そのためには速さはもちろん、安定性も求められる。そのあたりを向上させていかないと、いつまで経ってもワークスには入れないと認識しています。

──それはつまり、22年のワークスチーム昇格をターゲットにしているということでしょうか？

貴元：はい。もちろん状況にもよると思いますが、僕個人としてはそれが5年計画の目標のひとつですし、まずはそこを目指しています。そのためにも21年は、しっかりとスピードを示すところ、経験を積むところ、安定感を増すところを見せなければならない。僕にとって、非常に大事な1年になると考えています。

TOYOTA





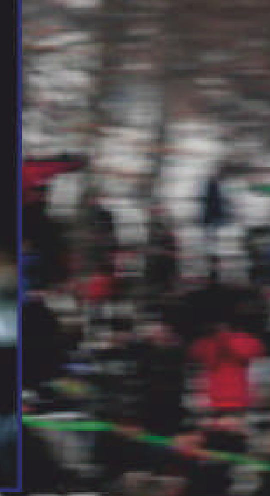
TOYOTA



TOYOTA



TOYOTA





TOYOTA



TOYOTA

写真は2020年シーズンのものです。

J SPORTSは今年もWRC全戦中継

モータースポーツジャーナリスト／フォトグラファー

古賀敬介さんの“モンテのピント”

オジエの“氷雪舞踏会”を見よ。

ノッている貴元は昨年以上のリザルトに期待

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）

約１カ月の短いシーズンオフを経て、まもなくWRCの2021年シーズンが始まる。開幕戦は伝統の「ラリー・モンテカルロ」。フレンチアルプスを主舞台とするターマックラリーだ。110周年記念大会となる今年は１月21日にフランスのギャップをスタートし、24日にモナコでフィニッシュ。コロナ禍により無観客開催となり、SSは15本計279.88kmと、モンテカルロ史上もっとも短い競技区間での戦いに。また、フランス国内で施行中の夜間外出禁止措置により、名物のナイトSSも行なわれないなど、例年とは様相がかなり異なる。

そのイレギュラーな今年のモンテで注目すべきは、WRカーのタイヤがピレリのワンメイクになることだ。20年まではほぼミシュランのワンメイクだったが、今季からはピレリがコントロールタイヤを供給。そのため、各チームともミシュラン時代に蓄積したデータがまったく使えなくなり、タイヤに関する経験値がリセットされる。モンテはターマック用、ウエットターマック用、雪道用のスタッドタイヤおよびスタッドレスタイヤ等、タイヤの種類が非常に多い。「タイヤギャンブル・ラリー」と言われるほど、タイヤ選択が難しいイベントだけに、ピレリにシフトする今回は例年以上にタイヤ選びが勝負のカギを握ることになるだろう。

セバスチャン・オジエのラスト・モンテカルロも見逃せない。引退を１年延ばし、今季もトヨタで戦うことになったオジエは、14年から19年までモンテを６連覇していた。しかし、トヨタ移籍後の初戦だった20年はヒュンダイのティエリー・ヌービルが勝ち、連勝記録がストップ。それだけに、最後の出場となるであろう今大会では積極的に優勝を狙ってくるはずだ。

トヨタのドライバーラインアップは20年と変わらず、今年全戦にヤリスWRCで出場することになった勝田貴元の活躍にも期待がかかる。20年のモンテでは、ヤリスWRCでキャリアベストの総合７位に入った。また、最終戦ラリー・モンツァでは最終ステージで初のSSベストタイムを刻むなど、いま貴元はノリにノッている。メインチームの選手ではないため充分なテストを行なえないまま本番に臨むことにはなるが、トリッキーなラリーだけに、ミスのない走りを続ければ20年以上の結果を残すことも可能だ。彼の走りにもぜひ注目したい。



J SPORTSのWRC中継や本誌でもおなじみのモータージャーナリスト／フォトグラファー。WRCを中心に、WEC、スーパーフォーミュラなども精力的にカバーしている。

「WRC世界ラリー選手権2021」J SPORTS 放送概要

【プレビュー】（30分）
大会開催前に各戦の見どころを解説。

【速報Day1＋ライブステージ】（60～90分）
〈生中継／生配信予定〉
Day3のSSの中から毎戦１ステージを厳選し、生中継予定。

【速報Day2】（30分）
Day2の結果やハイライトなどをお届け。

【パワーステージ】（90分）
〈生中継／生配信〉
最終日のパワーステージを生中継。

【レビュー】（60分）　識者が各戦を深く分析。
各ラウンドを振り返る。

J SPORTS 2021年WRC第１戦モンテカルロ 放送／配信スケジュール

放送日	放送時間	番組名・内容	放送／配信
１月12日（火）	23:30～23:45	「WRC世界ラリー選手権2021ナビ」	J SPORTS 3 / J SPORTS オンデマンド
１月20日（水）	22:00～22:30	【プレビュー】	J SPORTS 3 / J SPORTS オンデマンド
１月23日（土）	19:00～20:15	【速報Day1+ライブステージ】LIVE	J SPORTS 3 / J SPORTS オンデマンド
１月24日（日）	19:30～20:00	【速報Day2】	J SPORTS 3 / J SPORTS オンデマンド
１月24日（日）	20:00～21:45	【パワーステージ】LIVE	J SPORTS 3 / J SPORTS オンデマンド
１月31日（日）	22:00～23:00	【レビュー】	J SPORTS 3 / J SPORTS オンデマンド

放送スケジュールと内容は2021年１月８日（金）18時現在のものです。放送日時、放送内容は変更となる場合がございます。あらかじめご了承ください。詳しい情報や最新の情報はJ SPORTSホームページでご確認ください。

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第92回

ちょうどよい距離

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as

2021年の正月は、兄弟、両親と離れ離れに、各家族ごとに過ごした。

　例年なら、僕の四兄弟とその奥さん四人、子どもたち四人、そして九十歳近い親がふたり、大阪の実家に集結する。加えて親戚や、それぞれの友人が予告もなく、酔って歌いながら訪ねてきたりする。

　おせち料理、おつまみ、揚げ物にバラ寿司と、食卓にくりだされる品々の調理およびサーブは、老母を中心に、各家庭の奥さんに振り分けられる。例年、正月の二日間でワインが40本、日本酒の一升瓶が10数本空になり、ビールの空き缶は数が知れない。裏の土間に積まれた資源ゴミ袋の山は、母いわく、

「ゴミの日に出すんが恥ずかしてかなんわ」

　今年、園子さんのおせちはうちの一家三人分でよかった。ワインは三本あき、日本酒は二本、缶ビールはゴミ袋に二袋と、三が日の朝に出して、たいして「恥ずかしい」とは思わない量ですんだ（ほぼ僕ひとりで飲んだわけですが）。

　正月の時間は穏やかにすぎた。小学校がはじまる6日まで、毎日朝風呂につかり、小ぎれいに盛りつけられた手製の料理をつまみつつ、駅伝や競馬の番組を一家で見た。うちの家族三人が正月を過ごす「ちょうどよい距離」は、こんな感じなのか、とはじめて自覚した。毎年の、お祭り騒ぎみたいな正月の喧噪のなかでは想像もつかない。そして、そんな感慨をもった家庭は、日本ばかりではなく、僕たちを乗せたこの天体じゅうに、無数にいたのではなかったろうか。

　ところで2020年、ひとひがもっとも熱心に声援を送ったのは、モータースポーツのドライバーと野球選手をのぞけば、前人未到の九冠を成し遂げたアーモンドアイ、宝塚・有馬の春秋グランプリを制覇したクロノジェネシス、最優秀短距離馬に輝くグランアレグリア、年明けに引退を表明したフィエールマンといったレースホースたちだ。

　アイちゃんとクロノは万能型だが、レースを走る馬は、得意とする距離がだいたい決まっている（成長して変わってくる場合も多々あります）。

　グランアレグリアが去年三連勝したのは1600、1200、1600メートル芝の各レース。かたやフィエールマンが勝った三レースは、3000、3200、3200、とまったく対照的。2020年特有の、喧噪をはずれた閑静な競馬場で、ほかの競走馬たちにも、それぞれの「ちょうどよい距離」への覚醒があったかもしれない。

　モータースポーツの世界で「短距離」といえば、予選一発のアタックがそれに当たるだろうか。いっせいに同じマシンでスタートするなら、やはり若い肉体の瞬発力がものをいいそうだ。国内では牧野、福住、笹原選手。海外に目をやれば、昨年末一気に名をあげたラッセル、ノリスにストロール。マックスもルクレールもまだ23歳だ。

　「長距離」はやはり、ル・マン24時間、さらに各種のラリーということになるだろう。ひとりの肉体より、チーム力、さらに、それまでどれだけの「距離」を、その年のレースのために費やしてきたか、人間としての総合力が問われる。昨年ダカールの頂点にのぼりつめたカルロス・サインツはその象徴だ。

　本来は「喧噪」であるはずのモータースポーツの最中、たえず自らの「ちょうどよい距離」を冷静につかめるドライバーこそ、チャンピオンの称号を勝ち得るのかもしれない。またそれは、単に物理的な距離だけをおそらく意味しない。ニキ・ラウダは長いレースのチェッカーフラッグを受けるときもポールポジションを決めたみたいだったし、アイルトン・セナの予選はまるで、世界一周してゴールに走り込む瞬間のようだった。

本来は「喧噪」であるはずのモータースポーツの最中、たえず自らの「ちょうどよい距離」を



絵：いしいひとひ

NEXT

次号オートスポーツは1月29日(金)発売です

2月12日号 No.1546 定価620円

※企画内容は変更になる場合がございます。

速報

WRC開幕戦モンテカルロ
～現行WRカーラストシーズン〝最初の戦い〟～

GT500&SFエンジニア「俺の十八番」 今季F1「見るべき8人」ほか

オートスポーツ読者のみなさんへ

PRESENT FOR READERS



1 EBBRO 1/43スケールモデル REALIZE 日産自動車大学校 GT-R SUPER GT GT300 2019 No.56　1名様
月一ペースで新製品が登場するEBBROの1/43スケールモデルから、REALIZE 日産自動車大学校 GT-R SUPER GT GT300 2019 No.56を1名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムピー
URL：www.ebbro.co.jp

2 アバルトコルセ フラットブリムキャップ　1名様
アバルトのレース部門であるアバルトコルセ。このキャップは、同部門の設立70周年を記念し、新たに登場したもので、同ブランドロゴが大胆にあしらわれている。

3 ボッシュ ネックストラップ　3名様
モータースポーツと深い関わりを持つボッシュから、カーボン調の生地が目を引くネックストラップを3名様に。
提供：ボッシュジャパン
URL：https://www.bosch-motorsport.com

4 スノコ ボールペン（黒）　4名様
スノコから、同社のロゴが配置された黒ボールペンをそれぞれ1名様に。
※ご希望のカラーを明記のうえご応募ください。
ボディカラー：ライトブルー／ピンク／イエロー／ホワイト

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り　**2021年1月29日**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1545号プレゼント」係

携帯からも応募できます
※携帯からの応募締め切りは2021年1月28日(木)です！

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右QRコードからアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。

https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1545

AS SIGN BOARD

INFORMATION | 気になる情報を速攻チェック

JTBが初の試み マイカー参加型の鈴鹿サーキット体験ツアーを開催

これまでもF1をはじめとしたモータースポーツのパッケージツアーを主催してきたJTB旅物語が、2月20日(土)～21日(日)の2日間にわたり鈴鹿サーキット体感型ツアーを1月20日より販売を開始する。
徹底したコロナウイルス感染対策のもと実施されるこの鈴鹿サーキットツアーは、通常貸し切りバスなどの団体で行動するパッケージとは異なり、ツアー参加者自身がマイカーで移動をするという画期的なものだ。
初日のアクティビティの目玉は、夕方の30分間に設けられる国際レーシングコース走行体験など。国内外の上級カテゴリーでは年に数度しか見られない夕刻の鈴鹿を実際に体感する貴重な機会だ。また、関係者以外立ち入ることができない同施設のバックヤードも見学できる。2日目には前後左右のGまで再現するドライブシミュレータ体験や、モータースポーツの溶接技術の体験イベントとして、チタン製のカップに焼き色をつける貴重なプログラムも設定されている。
参加料金は税込みで1万9900円。とても本項だけでは語り切れないほど濃い内容なので、興味のある方は下記サイトから詳細を確認してほしい。
※今後の新型コロナウイルス感染症の感染拡大状況によっては、内容の変更あるいは中止となる場合があります。

■鈴鹿サーキット 魅力体感モニターツアー
●販売開始日：1月20日（水）
●日程：2月20～21日（1泊2日）
●おもなアクティビティ：
サーキットバックヤード体験／鈴鹿トワイライト体験走行／シミュレータ体験など
●ツアー料金：1万9900円（税込み）
●参加人数：20名様
●販売会社：JTB旅物語
●URL：
https://www.jtb.co.jp/med/chubu/



JTB

松田次生がゲスト出演 鈴鹿市バーチャルツアー&トークショーを開催

HISが1月30日(土)、三重県鈴鹿市のオンラインバーチャルツアーを実施する。このバーチャルツアーには、国内トップドライバーで、近年はF1の解説者としても活躍する松田次生選手が招かれ、『ZOOM』を介して開催される。
このツアーの最大の特徴は、同地の特産品を堪能できる点。A～Cの3プランが用意されており、遠隔ながら次生選手とともにその匠の技を体験できる。
また、このツアーの後半では次生選手がF1の魅力を存分に語るトークショーを開催。さらに、ドライビングシミュレータを用いた鈴鹿サーキットのタイムアタックも予定されている。プランの各料金は右記に詳しいが、もっともシンプルなAコースで税込み4980円から。
なお、イベント開催日までに特産品の宅配を完了させるには1月18日(月)までに予約を済ませておく必要があるとのことだ。興味のある方は、ぜひ右記特設サイトを確認されたし。

■松田次生オンライントークショー
●開催日時：
1月30日（土）13：00～15：00
●使用フォーマット：ZOOM
●おもな内容：
鈴鹿市の伝統和菓子体験オンラインツアー／F1トークショー／松田次生鈴鹿サーキットタイムアタックなど
●参加費用：
Aコース：4980円（税込み）
Bコース：6580円（税込み）
Cコース：1万4980円（税込み）
●詳細URL：
https://www.his-j.com/oe/detail/T4/?area=09&country=JPN&city=HOJ&product=HOJ1000



No. 1545

auto sport

オートスポーツ 2021 1/29号

auto sport 2021年1月29日号（隔週金曜日発売） 2021年1月15日発売 第58巻第2号 通巻1545号
発行人：星野 邦久 編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価620円

本体564円

雑誌 29665-1/29

4910296650116
00564

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷